

NUMMER 21

'40 ~ '45 TOEN & NU



GIBRALTAR

PRIJS:

F 4,95

B. FR. 80,-

'40~'45 TOEN & NU

Redactie Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints International Ltd., 3 New Plaistow Road, Stratford, Londen E15 3JA, Telefoon 01-534 8833

Voor Nederland:
Uitgeverij van de Koninklijke Tijl B.V.
Bialoweg 20,
Zwolle.
Telefoon 05200-10801

Inhoud Nummer 21

De Oorlog in Gibraltar

De historische achtergrond	1
De aanleg van het vliegveld	4
De Tunnels	15
Operatie Felix	
De invasie van Gibraltar	24
Gibraltar in oorlog	36
De Italiaanse onderzeeëse aanvallen op Gibraltar	45

Voorplaat: Gezicht naar het noorden langs de oostelijke zijde van de Rots met Airey's batterij. Foto genomen in de buurt van de O'Hara batterij op 460 meter boven de zeespiegel.

Middenpagina's: Gibraltar gezien vanuit Spanje. De foto toont het vliegveld met de na-oorlogse uitbreiding en de haven. De Levantijnse bewolking, uniek voor Gibraltar, hangt boven het bovenste gedeelte van de Rots. (Francisco Silvela)

Verantwoording

De redactie is dank verschuldigd aan de volgende auteurs en uitgevers voor het verlenen van toestemming om passages te citeren uit:

Flying from the Rock, onuitgegeven manuscript door kapitein vlieger H. M. Elliott, voor het artikel 'De aanleg van het vliegveld';

Tunnels and Tunnelling, door C. A. Pequignot, uitgegeven door Hutchinson Scientific Press, voor het artikel 'De Tunnels';

Germany's Military Strategy and Spain in World War II, door Charles B. Burdick, uitgegeven door Syracuse University Press, New York, voor het artikel 'Operatie Felix'.

Het copyright van foto's voorzien van de afkorting 'IWM' berust bij het Imperial War Museum te Londen.

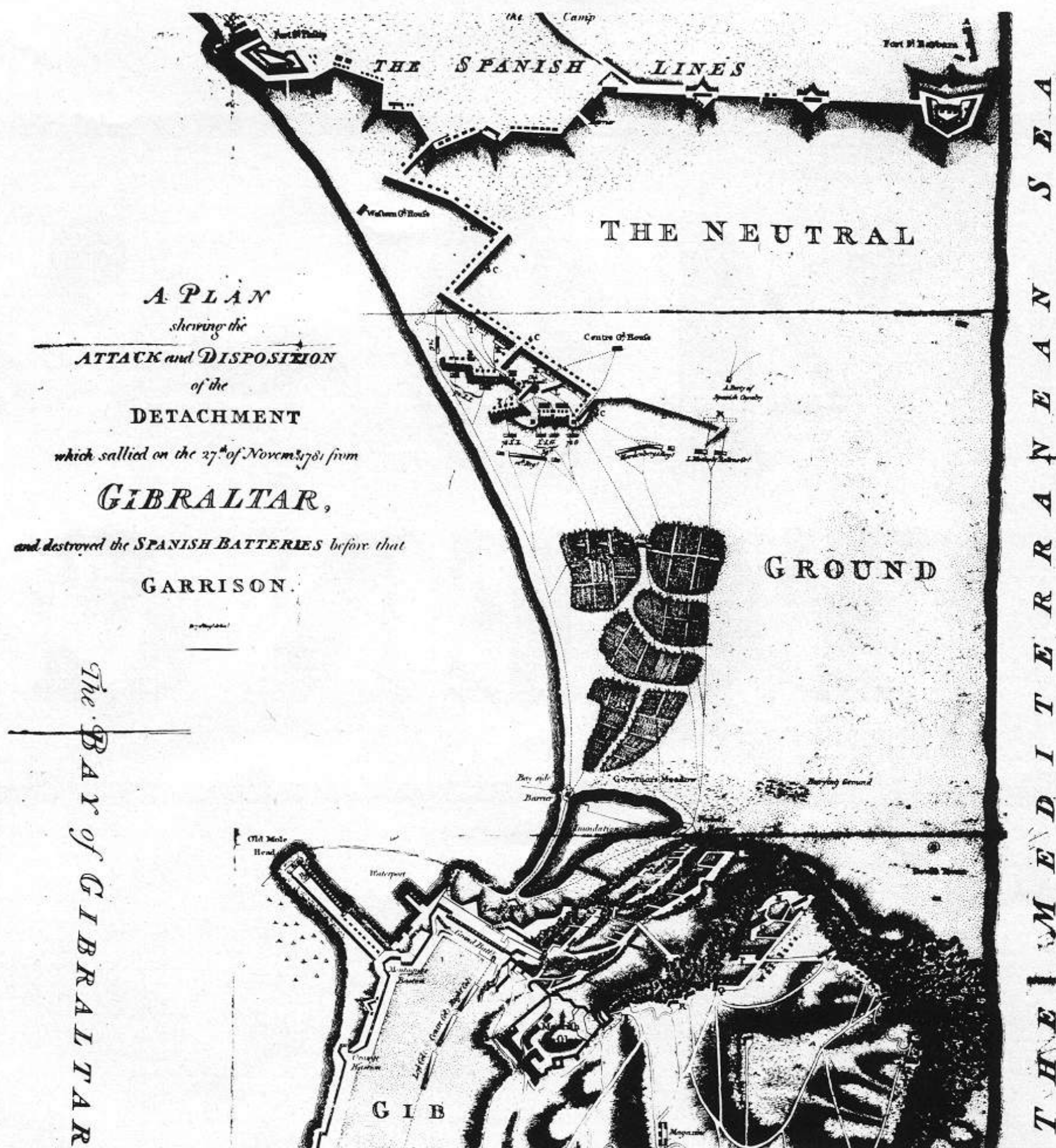
Abonnementen:

Binnenland	f 19,75 (incl. 4% BTW)
België, Luxemburg,	
Ned. Antillen, Suriname	f 19,75
Overige landen	f 23,75
Versijnt per kwartaal	
Verkoopprijs	Nederland f 4,95
	België Bfrs 80

Bestelling van eerder verschenen uitgaven (zolang de voorraad strekt) uitsluitend door het opzenden van girobetaalkaart of cheque aan:

Tijl Periodieken B.V.
Texelstraat 76-80, Postbus 737,
1180 AS Amstelveen

Druk
Koninklijke Tijl B.V.



Gedeelte van een kaart uit 1786 waarop de oorspronkelijke omvang van de Neutrale Zone is aangegeven. (Uit: 'A history of the late siege of Gibraltar' door John Drinkwater)

De Vrede van Utrecht Artikel X

Zijne Katholieke Majesteit draagt hierbij voor zichzelf, zijn erfgenamen en zijn opvolgers over aan de Kroon van Groot Brittannië de algehele en volledige eigendom van de stad en het kasteel van Gibraltar, tezamen met de haven, fortificaties en sterkten daartoe behorend; en hij doet afstand van genoemde eigendom om Groot Brittannië in het genot te stellen van het volle bezit met alle rechten vandien, zonder enige uitzondering of welke belemmering ook.

Om abuizen en fraudes te voorkomen door de import van goederen, zal Zijne Katholieke Majesteit de bovengenoemde eigendom overdragen aan Groot Brittannië zonder enige territoriale jurisdictie, en zonder enige open verbinding met het omringende land.

Voor zover de zeeverbindingen met de kust van Spanje niet te allen tijde veilig en open zullen zijn, en het garnizoen en de andere inwoners van Gibraltar daardoor in moeilijkheden zullen komen; en het de intentie is van Zijne Katholieke Majesteit slechts te verhinderen dat via het vasteland op frauduleuze wijze goederen worden geïmporteerd, wordt hierbij bepaald dat in zulke gevallen rechtens, tegen gereed geld, levensmiddelen en andere zaken mogen worden gekocht in de aangrenzende Spaanse gebieden ten behoeve van het garnizoen, de inwoners en de schepen die in de haven liggen. Indien echter goederen zullen worden aangetroffen, door Gibraltar geïmporteerd door ruil of onder welke pretentie ook, dan zullen deze worden geconfiskeerd en de betreffende personen die tegen dit verdrag hebben gehandeld zullen worden aangeklaagd en streng worden gestraft.

En Hare Majesteit van Groot Brittannië stemt er op verzoek van Zijne Katholieke Majesteit in toe dat onder welk voorwendsel ook, geen toestemming zal worden gegeven aan Joden en Moren om zich in de genoemde stad Gibraltar te vestigen en aldaar te wonen; en dat geen wijkplaats of bescherming zal worden gegeven aan enig Moors oorlogsschip in de haven van genoemde stad, waardoor de verbinding tussen Spanje en Ceuta kan worden belemmerd of de kusten van Spanje door de tochten van de Moren onveilig kunnen worden gemaakt. Voorzover er vriendschapsverdragen en vrijheid van handelsverkeer bestaan tussen Britten en zekere gebieden op de kust van Afrika, is te verstaan, dat de Britse onderdanen niet kunnen weigeren de Moren en hun schepen voor handelsdoeleinden tot de haven van Gibraltar toe te laten.

Hare Majesteit de Koningin van Groot Brittannië belooft verder dat de vrije uitoefening van godsdienst van de Rooms Katholieke inwoners van Gibraltar zal zijn toegestaan.

En in geval het de Kroon van Groot Brittannië wenselijk voorkomt afstand te doen van de eigendom van de genoemde stad Gibraltar, wordt hierbij overeengekomen dat aan de Kroon van Spanje preferentie zal worden gegeven boven ieder ander.

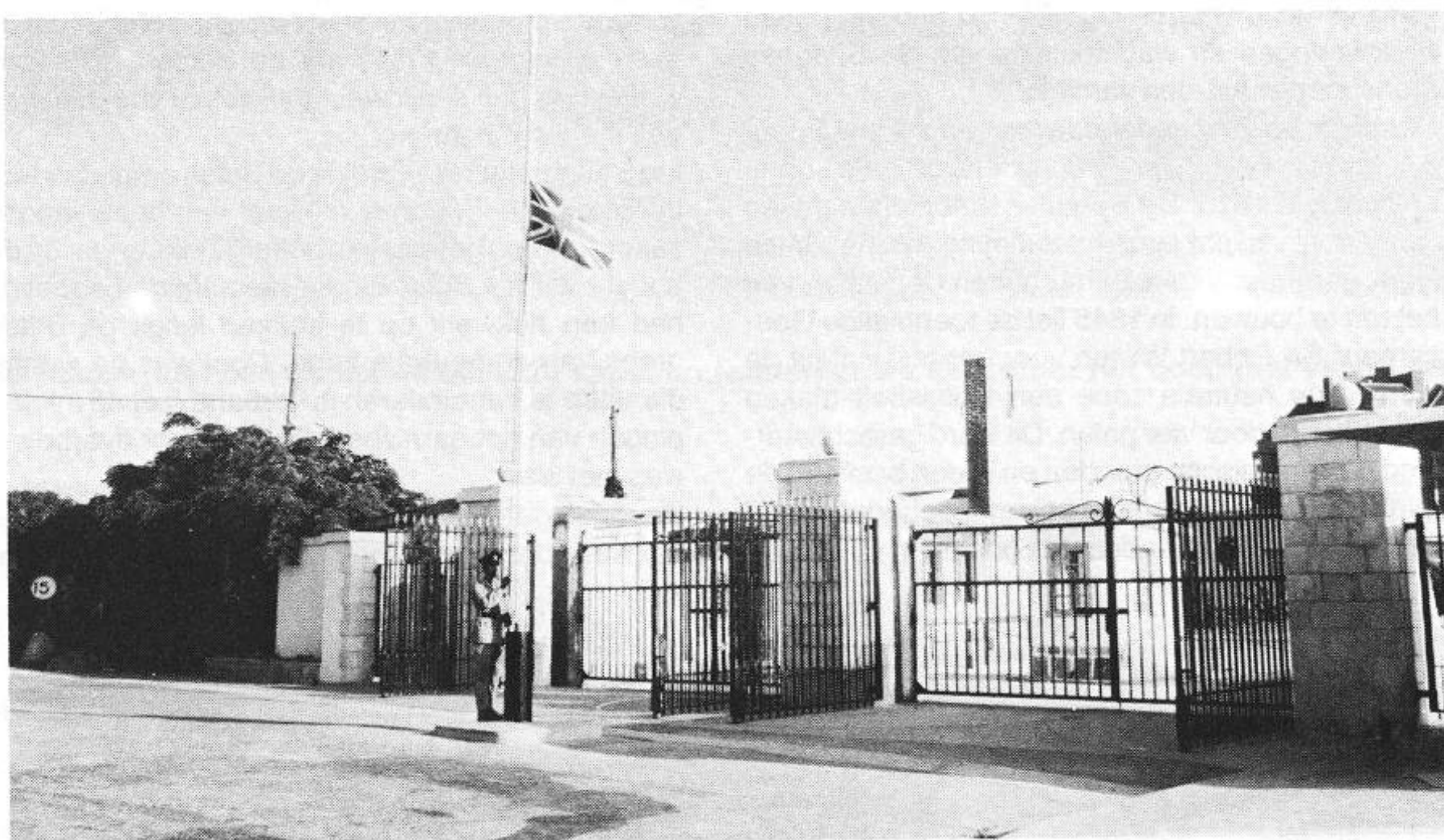


DE OORLOG IN GIBRALTAR

Op 27 april van het jaar 711 vertrok uit Noord-Afrika een vloot met een Moors leger aan boord, dat voet aan land zette op de zanderige landengte die de Spaanse zuidkust met een ruim vierhonderd meter hoge berg verbindt. Het leger stond onder leiding van de Berber Tarik ibn Ziad. Binnen enkele maanden was het Christelijke Spanje door de Moslems onder de voet gelopen. Om zijn verbindingen met Noord-Afrika te beschermen bouwde Tarik op de noordwestelijke helling van de massieve rots een kasteel dat uitzicht bood op de landengte. De rots werd Tarik's Berg genoemd – Gibel Tarik – welke naam later werd verbasterd tot Gibraltar.

Beneden het kasteel werd 441 jaar later een stad gesticht die de Arabieren bezet hielden tot 1309, toen zij werd veroverd door de Spanjaarden om 24 jaar later weer in Moorse handen te vallen. Nog eens 129 jaar bleef Gibel Tarik in bezit van de Moren totdat zij op 29 augustus 1462 voorgoed door de Spanjaarden werden verdreven. Eenmaal Spaans werd Gibraltar vergroot en zodanig versterkt dat het als onneembaar gold.

In 1700 stierf koning Karel II van Spanje zonder een erfgenaam achter te laten. Zijn opvolging werd betwist door twee rivalen: de Franse prins Filips, kleinzoon van Lodewijk XIV en de Oostenrijkse aarts-hertog Karel. Eerstgenoemde werd gesteund door Spanje en Frankrijk, de tweede door Oostenrijk, Engeland en de Republiek der Verenigde Nederlanden. In de daarop volgende Spaanse Successie-oorlog (1702-1713) vond in 1704 een gecombineerde Engels-Nederlandse aanval op Gibraltar plaats om te voorkomen dat de Franse eskaders in



Geheel boven: De grensovergang bij Four Corners in 1942. De Spaanse Guardia Civil kijkt naar een Britse patrouille in een bren-carrier (IWM). Boven: Vlag hijsen door het 2e bataljon (Royal Green Jackets) in juli 1977. Let op de kegelvormige wegversperringen uit de oorlog, geheel links op de foto.

de Atlantische Oceaan en die in de Middellandse Zee zich met elkaar zouden verenigen. De Engelse vice-admiraal, Sir George Rooke, die de invasievloot commandeerde, landde in augustus 1704 met 1800 Nederlandse en Engelse mariniers op de landengte om de weg af te snijden naar het Spaan-

se vasteland. Tegelijkertijd werd het fort vanaf zijn schepen beschoten. Na drie dagen gaven de verdedigers zich over.

De Vrede van Utrecht, getekend op 13 juli 1713, maakte een einde aan de oorlog. Artikel X van het verdrag bekrachtigde de eeuwigdurende afstand

van de stad, het kasteel, de haven, de versterkingen en de forten van Gibraltar aan de Britse Kroon. Al is het niet zo dat Spanje zijn pogingen opgaf de Rots, soms door onderhandelingen en soms door wapengeweld terug te krijgen. Ongelukkigerwijs heeft het verdrag geen kaart verschaft voorzien van de juiste grenzen van het gebied, waardoor beide partijen de gelegenheid kregen de tekst zo te interpreteren als hun het beste uitkwam. In later jaren heeft dit veel onenigheid veroorzaakt.

Na de verovering in 1704, volgde al snel de eerste van drie Spaanse aanvallen op Gibraltar. De eerste duurde slechts zes maanden en de tweede in 1725 twee jaar, en op het einde van de eeuw begon het Grote Beleg. Drie jaar, zeven maanden en twaalf dagen hield het garnizoen stand. Documenten vermelden dat er meer dan 200.000 kogels en granaaten werden afgevuurd tijdens de lange verdediging van de Rots. (13 september 1779-12 maart 1783). Na iedere mislukte Spaanse poging Gibraltar te heroveren werd het Britse bezit van Gibraltar opnieuw bekrachtigd door verdere verdragen; Sevilla (1721), Aken (1748), Parijs (1763) en Versailles (1783).

Het einde van de Napoleontische oorlogen bracht ook een einde aan de belegeringen. Gibraltar nam in welvaart toe en werd in 1830 een Britse Kroonkolonie. De opening van het Suez Kanaal in 1869, vergrootte Gibraltaars strategische waarde voor de Britse Marine. De marinewef met zijn haven van 178 hectare en beschermd door drie dammen was gebouwd op land dat tussen 1895-1905 was drooggelegd.

Landinwaarts was, volgens de Vrede van Utrecht, op de landengte, tussen de Brits-Spaanse grens een strook grond van 1450 meter, waarvan de omvang was gebaseerd op de draagwijdte van het geschut uit die tijd, tot neutraal gebied verklaard. (Tegenwoordig spreekt men van een gedemilitariseerde zone). Het was dit stuk vlakke zanderige grond waarop gedurende de Achttiende Eeuw de veldslagen werden geleverd.

In 1810 gaf het Engels-Spaanse verdrag tegen Napoleon de Gouverneur van Gibraltar de gelegenheid de Spaanse forten San Felipe en Santa Barbara aan de noordelijke grens van de neutrale zone op te heffen. Onder de mededeling dat er een mogelijkheid bestond dat de forten in Franse handen zouden vallen, gaf generaal Cambell opdracht aan de genie de grens te overschrijden en de forten op te blazen. Een taak die op 17 februari grondig werd verricht, waarbij tegelijkertijd andere stenen borstweringen en wachthuisjes van de Spaanse grenstroepen werden vernield.

Het begin van het hedendaagse geschil met Spanje over Gibraltar is ontstaan tijdens de gele koorts epidemie in 1815. De Spaanse autoriteiten gaven op 20 april van dat jaar toestemming aan het Britse leger een quarantainekamp buiten de wallen van het fort te bouwen. In 1845 liet de toenmalige Gouverneur Sir Robert Wilson voor het huisvuil uit de stad in de neutrale zone een vuilnisbelt maken gemarkeerd door vier palen. Dit werd gerechtvaardigd op hygiënische gronden en in een brief van de minister van buitenlandse zaken meegedeeld aan de Spaanse ambassadeur in Londen.



Boven: Nog twee obstakels uit de oorlog naast het moderne hek langs de grens. De foto kijkt uit op de baai van Algeciras. Onder: Een wachttoren vanwaar de oostelijke kant van de grensafzetting kan worden overzien, die in 1976 tot in zee werd doorgetrokken om hondsdelheid tegen te houden.

In 1854 leidde een andere epidemie ertoe dat er aan de Britse kant van de neutrale zone meer barakken werden gebouwd deze keer beveiligd door een rij schildwachthuisjes. Na het einde van de epidemie werden sommige barakken afgebroken maar de wachthuisjes en het militaire kamp, waarbij ook nog schietbanen werden aangelegd, bleven bestaan. Toen in 1862 de Gouverneur van Gibraltar aan Franse troepen toestemming gaf hun tenten op te slaan in de neutrale zone zonder de Spaanse autoriteiten in te lichten, protesteerden deze heftig in Londen. De Britse minister van buitenlandse zaken zond twee maanden later een officieel antwoord waarin hij verklaarde dat de gebouwen en kampementen op 600 meter van de Spaanse grens lagen en dat de neutrale zone begon achter de rij Britse wachthuisjes.

Tegen 1881 strekte de omvang van de Britse bezetting van de neutrale zone zich uit tot 800 meter voor de rotswand. Het aanbrengen van zonneschermen voor de Spaanse schildwachten (nog steeds op de oude grens van 1713) gaf de Britse autoriteiten aanleiding hun schildwachthuisjes te voorzien van een stenen fundament.

Op 5 augustus 1908, stelde de Britse ambassadeur in Madrid, de Spaanse minister van buitenlandse zaken 'als een gebaar van hoffelijkheid' ervan op de hoogte dat het Britse Gouvernement de bedoeling had een hekwerk op te trekken langs de Britse grens van de neutrale zone. Doel was de wachtdiensten te verminderen in verband met de inkrimpingen van het garnizoen dat daardoor overbelast was met werk.

De brief gaat verder met de verklaring dat 'het hekwerk, dat op geen enkele manier deel zal uitma-

ken van een militair of defensief werk, vervaardigd zal worden van staal met een hoogte van ongeveer zeven voet (2.10 m) en aan de bovenkant zal worden voorzien van drie rijen prikkeldraad, zodat het een totale hoogte zal krijgen van negen voet (22.70 m). Tussen de omheiningen zal gaas worden aangebracht om het passeren van goederen te voorkomen. Een opening blijft bestaan tegenover de hoofdweg die naar La Linea loopt, alsmede een poort voor de Oostelijke weg en één voor het Westelijke strand; de eerste voor het vee en de andere, die in het gezicht ligt van de wacht, voor hen die in het bezit zijn van strandpasjes'.

Zoals te verwachten was, protesteerde de Spaanse regering heftig tegen de omheining. De bouw ervan hield in dat een deel van de neutrale zone blijvend binnen de Britse basis viel. Er volgde een briefwisseling op ambtelijk niveau die twaalf maanden duurde. Al die tijd echter werd er rustig verder gewerkt aan de omheining, totdat de Spanjaarden tenslotte voor een fait accompli stonden.

Het Spaanse Roodboek, uitgegeven in 1965 in antwoord op Britse Witboek, trekt parallellen tussen het optrekken van de omheining en het bouwen van de muur in Berlijn door de Russische en Oostduitse autoriteiten. Hoewel de omheining in Gibraltar tijdens de Tweede Wereldoorlog en in de zeventiger jaren werd verbeterd, bleef hij echter altijd open zelfs gedurende de hele Tweede Wereldoorlog. Meer dan 10.000 Spaanse arbeiders steken dagelijks de grens over om in Gibraltar te werken. (Gibraltar ging in 1925 over op rechts verkeer om gevaarlijke verkeerssituaties aan de grens te vermijden). Het Roodboek dat tot 1909 alles uitvoerig beschrijft verzuimt echter iets te vertellen over de gebeurtenissen tot 1954 als gere-



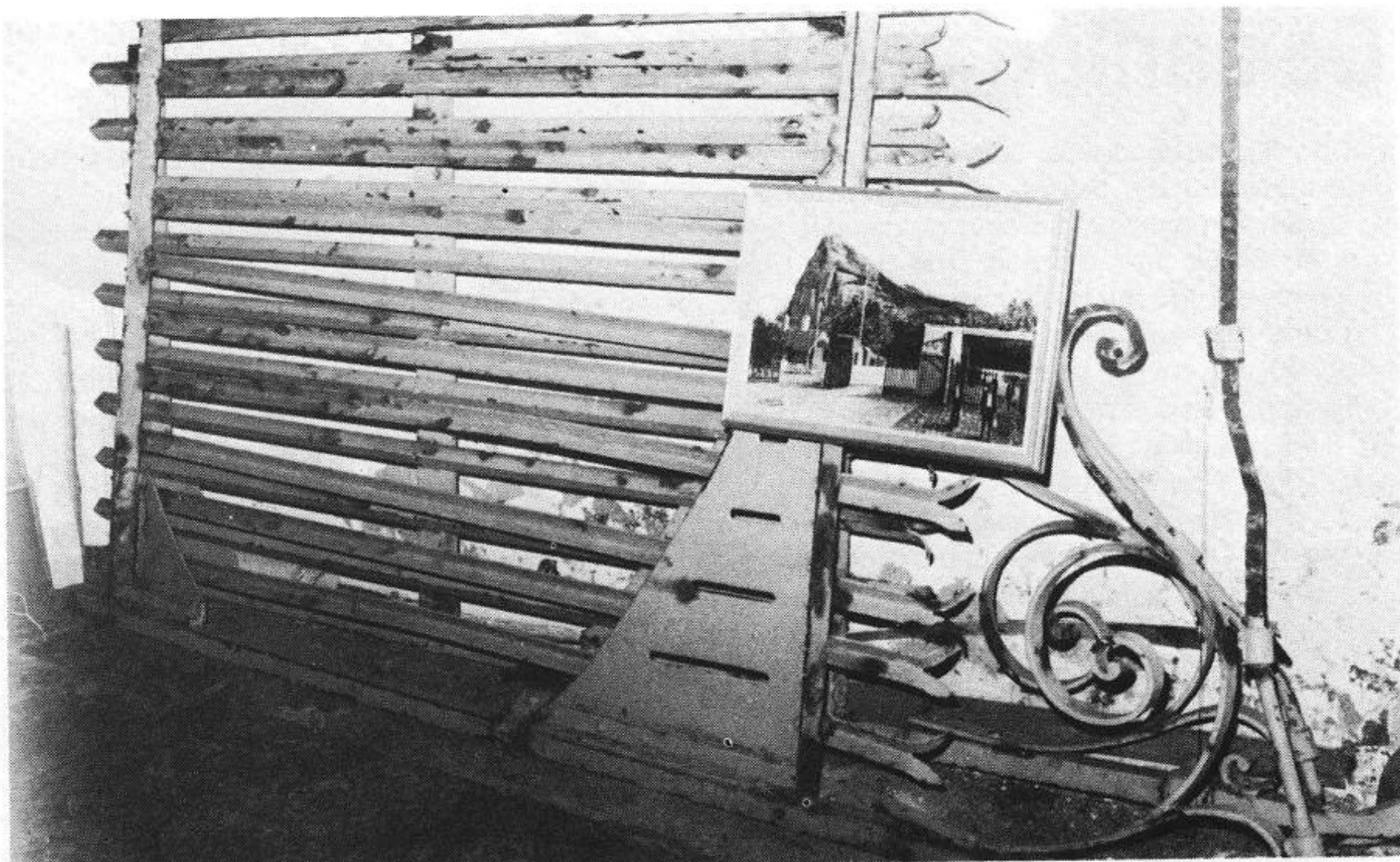
tereerd wordt aan het verzet van de Spaanse bevolking tegen het voorgenomen bezoek van koningin Elizabeth II aan Gibraltar. Het koninklijk bezoek vond plaats in 1954 en daarna verslechterde de verhouding tussen Engeland en Spanje. De Spaanse consul werd op 19 april teruggeroepen. De toenemende grensbepalingen en verdragen leidden tenslotte op 20 mei 1968 tot het sluiten van de Spaanse poort aan de landinwaarts gelegen grens. (Men zou zich op het standpunt kunnen stellen dat deze sluiting gerechtvaardigd was in verband met de tweede paragraaf van Artikel X van de Vrede Van Utrecht).

Tijdens de Tweede Wereldoorlog, had Spanje een tankversperring langs zijn kant van de neutrale zone gebouwd, maar deze werd in 1966 opgeblazen. Een sportcomplex met stadion is nu gebouwd op de eertijds kale vlakte. Een hoog flatgebouw dichtbij verschaft de Spaanse autoriteiten een uitstekende observatiepost.

Terwijl tot op heden de Spaanse poorten zijn gebleven, zijn de Britse poorten, slechts twaalf inches ten zuiden ervan, symbolisch open – de neutrale zone is ingekrompen tot zes inches! In 1972 vervingen de Royal Engineers de poorten uit de Tweede Wereldoorlog die werden opgekocht door Frank Aonso, een inwoner van Gibraltar. Voor de lezer die zo'n poort zou willen kopen, Frank is te bereiken in Governor's Street 23-25, tel. 4028, Gibraltar.

In juli 1976, werd door het Britse gezag het hekwerk aan de oostelijke kant doorgetrokken tot ongeveer tien meter de zee in. Dit was om honden te weren die de in Spanje heersende hondsdelheid naar Gibraltar zouden kunnen overbrengen.

Een peloton van twintig man bewaakt tegenwoordig dag en nacht de grens, die 's nachts door zoeklichten wordt beschenen. Twee wachttorens overzien beide kanten. Sommige waaghalzen, die af en toe onder het prikkeldraad door zwemmen worden zonder veel ophef met een boot terugge-

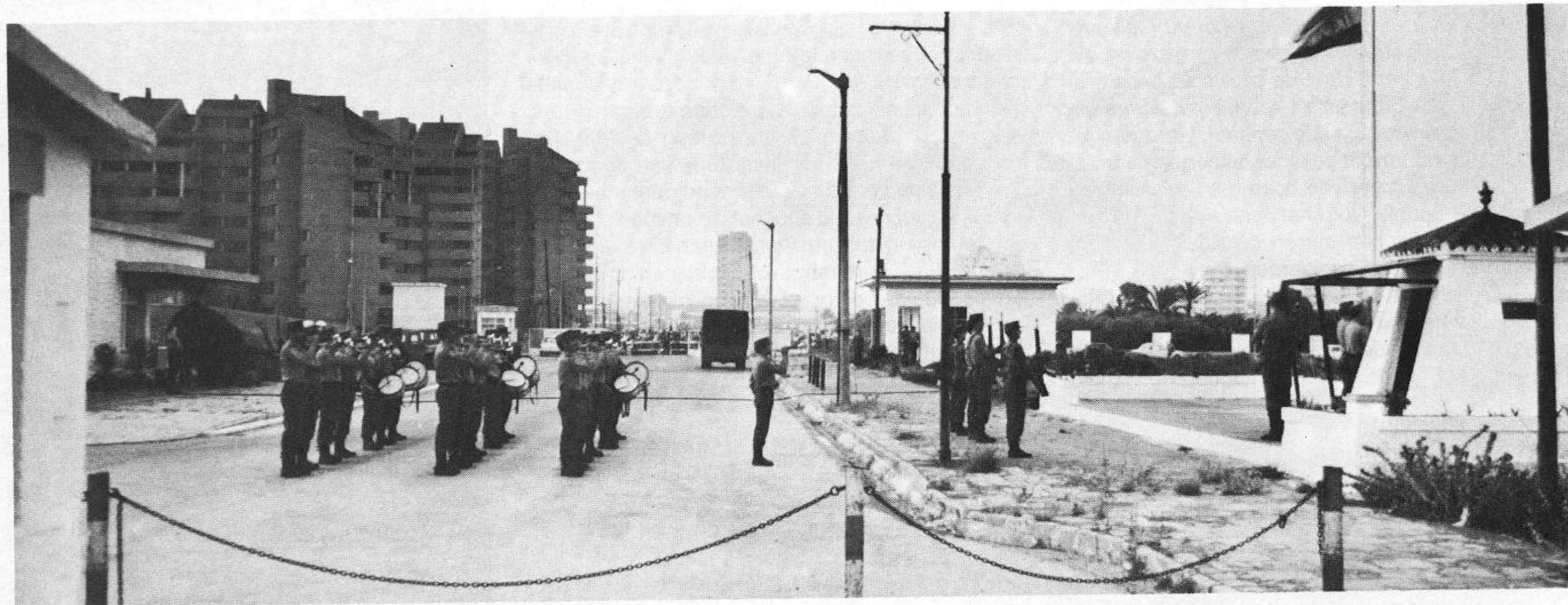


De oude grenspoort die tijdens de oorlog dienst deed bij Four Corners nu in de winkel van Frank Aonso. In 1972 redde hij ze van de schroothoop.

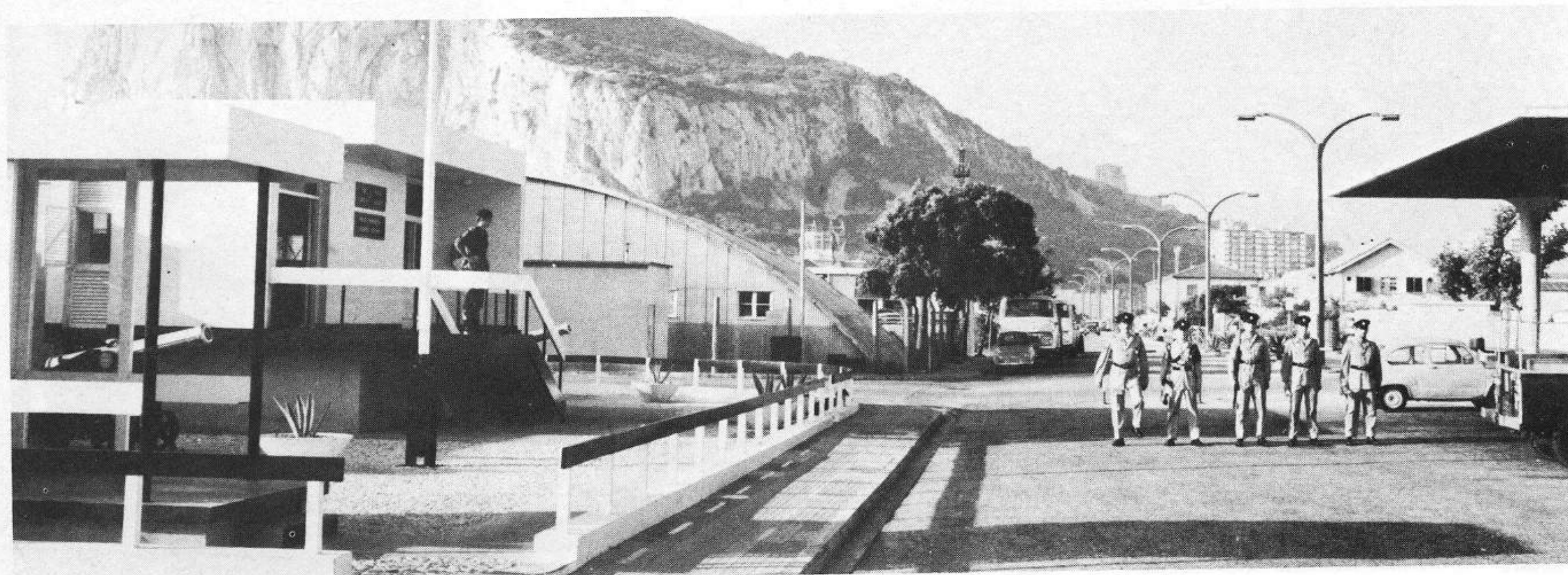
bracht. Andere die niet zo gelukkig zijn krijgen een week gevangenisstraf in Algeciras. Het is de inwoners toegestaan berichten te roepen naar familie en vrienden aan de overkant, honderd meter verder. Vele voeren hun luide gesprekken, terwijl ze ondertussen door een verrekijker turen.

De sluiting van de grens heeft geleid tot een tweemaal per dag terugkerende ceremonie van de aflossing van de wacht – aan beide zijde van het hek – aldus zorgend voor extra toeristisch schouwspel. De Britse wachtparade gebeurt met weinig

ceremonieel: een klein wachtonderdeel en een hoornblazer 'to sound off' als de Britse vlag wordt gehesen of gestreken. De Spaanse ceremonie is daarentegen vol druk vertoon. Een militaire kapel, met de muzikanten in gevechtstenuue, marcheert vanuit de barakken in La Linca langs de lange weg naar de grens ongeveer een kilometer verder. De kapel en de bewapende grenswacht staan beide in de houding terwijl onder het spelen van het Spaanse volkslied de rood-gele vlag wordt gestreken.



Aflossing van de wacht. . . (boven) op de Spaanse manier met een complete militaire kapel en (onder) zoals de Britten het doen met alleen een hoornblazer.



De aanleg van het vliegveld

Het is altijd boeiend waar te nemen hoe nieuwe gebeurtenissen zijn beïnvloed door beslissingen en daden van mensen die eeuwen geleden leefden. Als Sir George Rooke in 1704 Gibraltar niet had veroverd, lijkt het twijfelachtig of generaal Eisenhower zijn Afrikaanse veldtocht had kunnen beginnen die zoveel heeft bijgedragen aan de beëindiging van de Tweede Wereldoorlog in 1945. Want het was alleen vanuit Gibraltar met zijn vliegveld mogelijk de Zeestraat te bewaken tegen U-boten, de ondersteuningsconvooien naar Malta te begeleiden, Duitse bommenwerpers neer te halen, de invasielegers te begeleiden en parachutisten te vervoeren naar Afrika en later naar Zuid-Frankrijk. Als Gibraltar niet Brits was geweest had geen enkel geallieerd vliegtuig in de buurt van de vijand kunnen komen.

Generaal Lord Napier van Magdala, de toen net benoemde Gouverneur, liet in 1876 een aantal boerderijen afbreken die in de neutrale zone stonden en het garnizoen voorzagen van vers fruit en groente, omdat hij dacht dat ze ziektes overbrachten. Daarvoor in de plaats begon hij in een groot gedeelte van het gebied tuinen aan te leggen met bomen, bloemperken en lanen die patriottisch Victoria Gardens werden genoemd. Dit was een onschuldige verandering, waar tegen de Spanjaarden, die toen toch al veel vriendelijker waren dan ooit te voren geen bezwaar maken. De tuinen deden het goed in het warme klimaat. Zij werden voorzien van water door een bron die in het gebied gevonden was. Niet lang daarna kregen de militairen het idee een renbaan aan te leggen zodat ze meer opwindender dingen met hun paarden konden doen dan alleen maar exerceren. Opnieuw werd er om Spaanse medewerking verzocht die snel werd gegeven, want de provincie Andalusië die grenst aan Gibraltar zit vol paardefokkers die uitstekende ruiters zijn. De renbaan werd aangelegd en er kwamen pittige races tussen de paarden van de landeigenaren, de boeren en de militairen uit zuidelijk Spanje. Voor het eerst sinds 1704 ontstond er vriendschap tussen de Britse inwoners van Gibraltar en de Spanjaarden.

North Front (zoals het hele gebied vanaf de Rots tot aan de omheining werd genoemd) was in 1914 volledig geaccepteerd als Brits bezit. Zowel de Spanjaarden als de Engelsen hadden de vrijheid

ontspanning te zoeken in de Gibraltar Jockey Club of in de andere jacht en paardrijverenigingen en recreatiegebieden bij San Roque en Algeciras in Spanje.

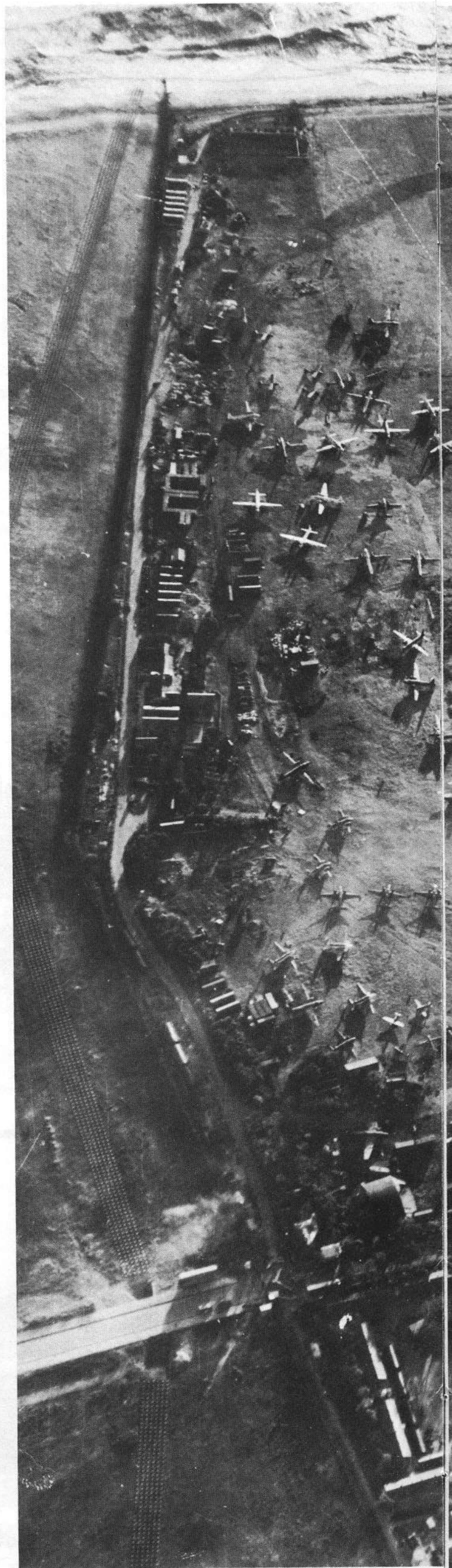
Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden er vanuit de haven wat experimenten genomen met primitieve watervliegtuigen. De pogingen de renbaan als landingsbaan te gebruiken werd na drie maanden door de Spaanse autoriteiten verboden nadat er aan hun kant van de grens een BE was neergestort. Ofschoon dit het definitief einde maakte aan de pogingen om vanaf North Front te vliegen, waren er, ergens op de achtergrond mensen met een vooruitziende blik die overwogen hoe Gibraltar zou kunnen worden gebruikt als militair vliegveld.

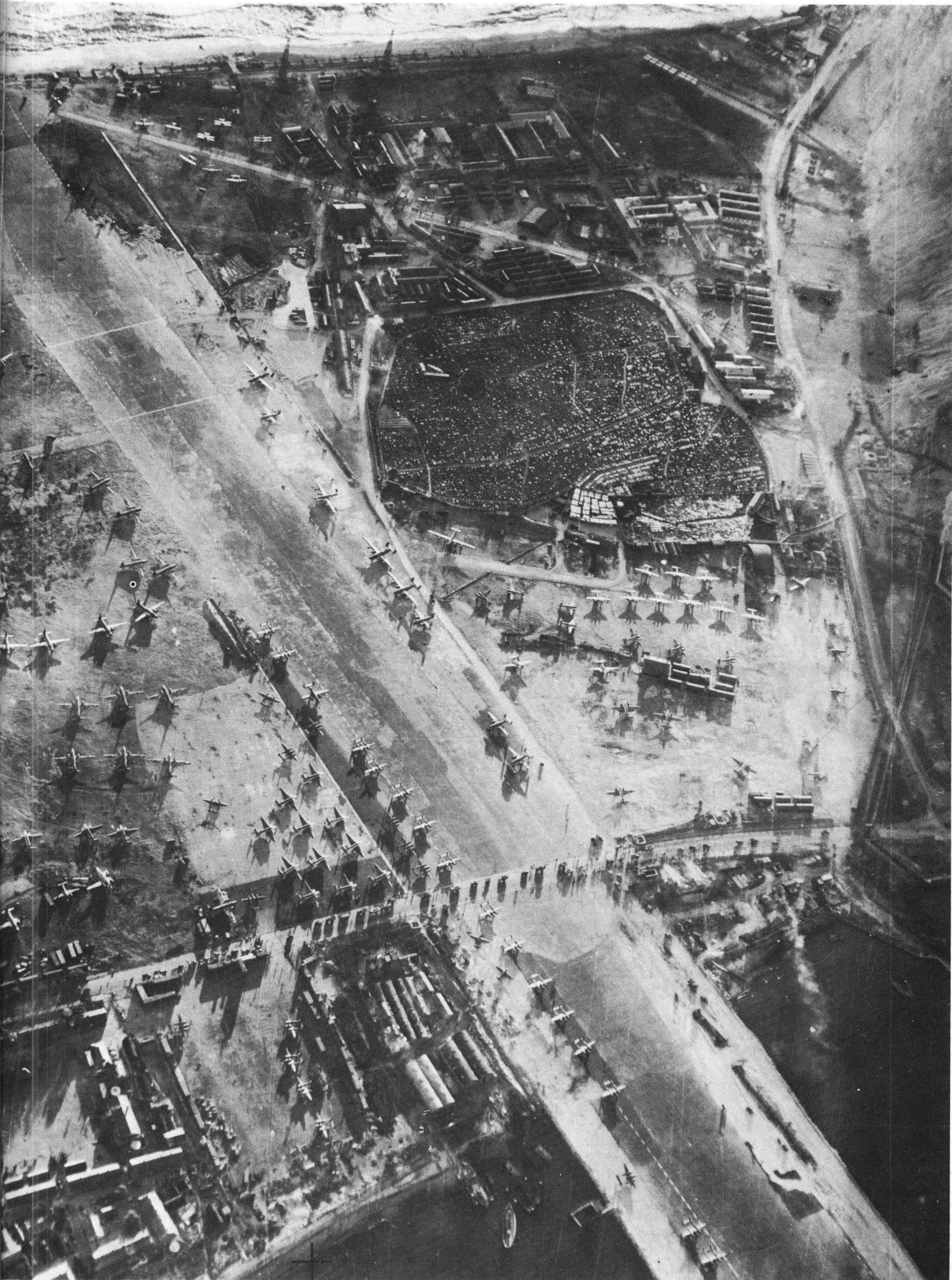
De Gouverneur en zijn tegenhanger in Algeciras ontwierpen in de twintiger jaren een plan voor een gezamenlijk Spaans-Engels vliegveld aan de Spaanse kant van de grens, waar het geen hinder zou veroorzaken aan de renbaan en andere voorzieningen op Gibraltar. Londen en Madrid gaven geen toestemming. Maar in 1931 werd er aan een plaatselijke luchtvaartmaatschappij toestemming gegeven de renbaan als vliegveld te gebruiken voor vluchten tussen Gibraltar en Tanger, een populair oord voor de militairen en burgers van de Rots om er hun verlof en vakantie door te brengen. De naam van de maatschappij was Gibraltar Airways Ltd. Tegen het einde van 1931 begon zij met haar vluchten, maar na drieëneenhalve maand was men gedwongen de vluchten te staken in verband met onderhouds- en herstellingsmoeilijkheden.

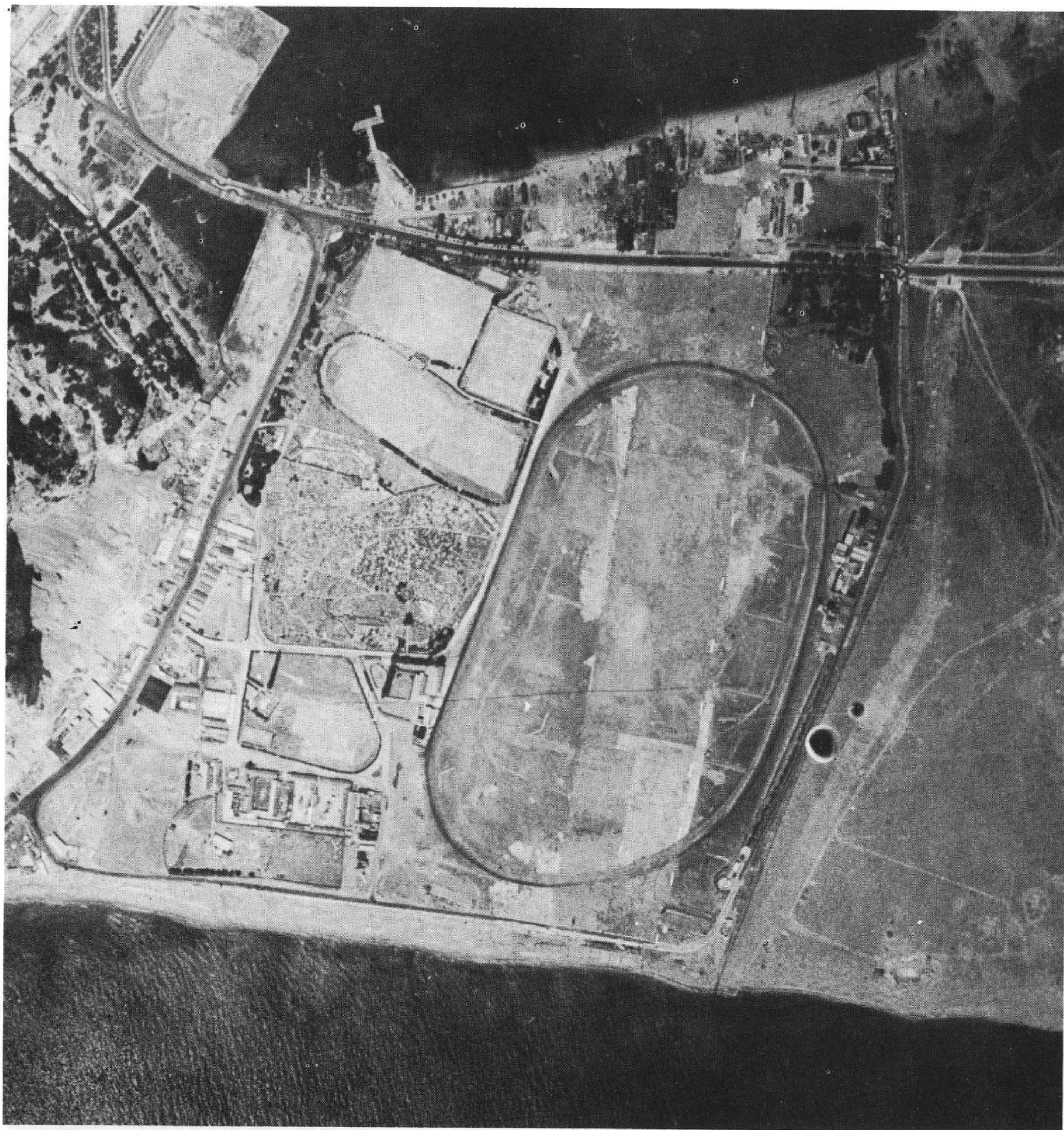
Begin 1932 werd in Gibraltar een instructie ontvangen, waarmee een lange en verwarrende discussie begon, gepaard gaande met veel oppositie, voordat tenslotte de renbaan werd opgeheven en men daarvoor in de plaats het moderne North Front vliegveld bouwde zoals dat nu nog bestaat. De instructie kwam van het ministerie van oorlog en was bestemd voor de Gouverneur, generaal Godley. Zij was opgesteld door het Committee of Imperial Defence in de vorm van een geheim memorandum, waarin werd aanbevolen plannen uit te werken voor de aanleg op korte termijn van een vliegveld in Gibraltar. De zaak bleek bepaald urgent te zijn in verband met Mussolini's bedoelingen met Abesinië, die nogal wat onrust veroorzaakten. Op



Boven: Een vredig boerenlandschap met op de achtergrond de renbaan. Dit was het zuidelijke gedeelte van de Neutrale Zone zoals dit er in de jaren twintig uitzag. Rechts: Het ongelooflijke contrast omstreeks kerstmis 1942 – acht weken na de Operatie Torch. Zichtbaar is het verkeer dat in de vroege ochtend het vliegveld moest passeren waarop veertien verschillende types toestellen staan.







18 februari, 1932, liet generaal Godley een vergadering bijeenroepen van de hoofden van dienst op het Gouvernementshuis in Gibraltar.

De vergadering besloot unaniem, zonder veel discussie, dat een landingsplaats voor militaire toestellen in Gibraltar noodzakelijk was. Bij het zoeken naar de beste plaats werd het gebied rond de renbaan als de enig mogelijke aangewezen. Windmill Hill aan de zuid-oostkant werd als alternatief genoemd, maar werd vlug afgewezen. Net zoals de suggestie om een drijvend vliegveld bij Punta de Europa. Vertegenwoordigers van het leger opperden dat een landingsplaats op North Front de schietoefeningen zou benadelen omdat dit de enige plaats was waar deze oefeningen konden worden gehouden. De vergadering was het er over eens dat de verbouwingen die nodig zouden zijn aan de schietbaan uitgevoerd konden worden zonder de schietoefeningen te hinderen.

Op 12 mei, 1932, bracht de Gouverneur rapport uit aan de onder-minister van oorlog en legde hem de

Foto van North Front zoals het er op 7 mei 1940 uitzag. De renbaan is duidelijk zichtbaar met de landingsstrip die later door een startbaan zou worden vervangen. De strip eindigde bij de Spanish Road

besluiten en meningen voor. De Gouverneur kwam met een ontwerpplan en stelde dat de kosten op £ 537 werden geschat inbegrepen de £ 210 voor de herbouw van de barakken op een andere plaats. Toen het voorgestelde plan werd voorgelegd aan het ministerie van koloniën sprak dit zijn twijfel erover uit of de zaak wel internationaal rechtsgeldig was. Dit ministerie verklaarde dat de Spanjaarden altijd hadden beweerd dat de neutrale zone zich uitstreekte tot aan de voet van de Rots. Het antwoord van de Gouverneur was kort en bondig: Ik ben sterk van mening dat het een grote fout zou zijn over dit punt ook maar enige discussie te beginnen en in ieder geval zou ik voorzichtig zijn enig oordeel over de zaak te geven zonder een zorgvuldig onder-

zoek. Er is een heleboel oude correspondentie over dit onderwerp in de archieven van het ministerie en op andere plaatsen en als de gelegenheid zich voordoet, zou dit materiaal verzameld en zorgvuldig bestudeerd moeten worden. Voor het ogenblik lijkt het voldoende aan te nemen dat onze lange bezetting van het gebied in kwestie Zijnen Majesteits regering de meeste rechten geeft.

Op 2 mei 1933, werd het advies van generaal Godley door Londen overgenomen en officieel goedgekeurd. Op 3 september begonnen de werkzaamheden.

Een van de eerste problemen waarmee de commandant van de genie werd geconfronteerd was het verplaatsbaar maken van de startpoorten en de

sluitbomen van de renbaan, om de vliegtuigen ruimte te geven te landen, echter zo dat alle faciliteiten voor de paardenraces niet in het gedrang zouden komen. Toen bekend werd dat er voor militaire toestellen een landingsplaats voor noodgevallen werd gepland, begonnen andere geïnteresseerden de mogelijkheid te overwegen de burgerluchtvaart in Gibraltar weer op gang te brengen. Sir Alan Cobham kwam begin 1934 naar Gibraltar om een onderzoek in te stellen en rapport uit te brengen over een luchtverbinding naar Tanger voor passagiers, goederen en post. Hij had al in 1927 vanaf de Rots gevlogen. Het standpunt van de Gouverneur was echter: 'Gibraltar wordt geconfronteerd met het harde feit van gebrek aan grond, en de enige plaats voor een landingsplaats ligt in het midden van de renbaan, waar zich ook de schietbaan van het garnizoen bevindt. Hoe graag ik ook hier de burgerluchtvaart gevestigd zou zien, er zijn uit militair oogpunt bezien veel bezwaren de renbaan te gebruiken voor geregelde vliegdiens ten. Tijdens de periode van schietoefeningen is dit gebied constant in gebruik zowel bij het leger als bij de marine en het af- en aanvliegen van de vliegtuigen wordt als een hinderpaal beschouwd!'. Het burgerplan overleefde deze bezwaren niet.

Heel de onderhandelingen door werden alle mogelijkheden gebruikt om maar te benadrukken dat het vliegveld voor noodgevallen was. Het leger wilde geen enkel plan steunen dat van North Front een blijvend vliegveld zou maken, wat met zich zou meebrengen dat zijn oefengebied en de sport zouden moeten worden opgeofferd aan de luchtmacht, tenzij de noodzaak onomstotelijk kon worden aangetoond. Er werd op gewezen dat het North Frontgebied zowel voor schietoefeningen als voor ontspanning altijd in gebruik was en er werd nog eens de nadruk opgelegd dat het garnizoen eronder zou lijden als deze dingen teveel werden verstoord. Het voorgestelde compromis van de nieuwe Gouverneur, generaal Harrington was dat de vliegers meegedeeld zou worden dat in geval van nood de renbaan als landingsplaats gebruik kon worden; dat het gebruik ervan een week van te voren moest worden aangevraagd bij het Hoofdkwartier in Gibraltar, en dat de piloten erop zouden worden gewezen de landingsbaan alleen in noodgevallen te gebruiken, aangezien het gebied voortdurend in gebruik was voor oefeningen en recreatie.

Aan de andere kant wilde de marine dat de landingsbaan op een meer directe manier beschikbaar zou zijn. Na een inspectie in februari door admiraal Sir Roger Backhouse, Chef van de marinevliegdiens verzocht deze om de loopgraven van waaruit werd geschoten af te dekken, voorts om een aantal betonnen palen en stenen te verwijderen en gaten op te vullen. De admiraal schreef aan de Gouverneur: 'Ik stel voor, met Uwer Excellentie's medewerking, een order uit te vaardigen om de piloten te waarschuwen dat indien een gedwongen landing op North Front nodig zal zijn zij erop bedacht dienen te zijn dat er schietoefeningen worden gehouden, dat er wellicht mensen aan het werk zijn, dat er vee kan rondlopen en dat er mensen bezig zijn paarden te trainen. Ik adviseer het Hoofdkwartier van de vesting te waarschuwen dat als een piloot gedwongen wordt te landen, hij dit zo dicht mogelijk in het midden van de renbaan te doen.' Hiertegen kon weinig worden ingebracht. Door officieren van de vesting en van de marine werden de bijzonderheden besproken en het resultaat was dat het Hoofdkwartier te Gibraltar de nodige permanente voorzieningen trof zoals die waren voorgesteld door de admiraal. Voorts vervaardigde het Hoofdkwartier een waarschuwing uit dat er vliegtui-

gen konden worden verwacht. Op 10 maart, 1936, was de noodlandingsbaan voor het eerst volledig beschikbaar.

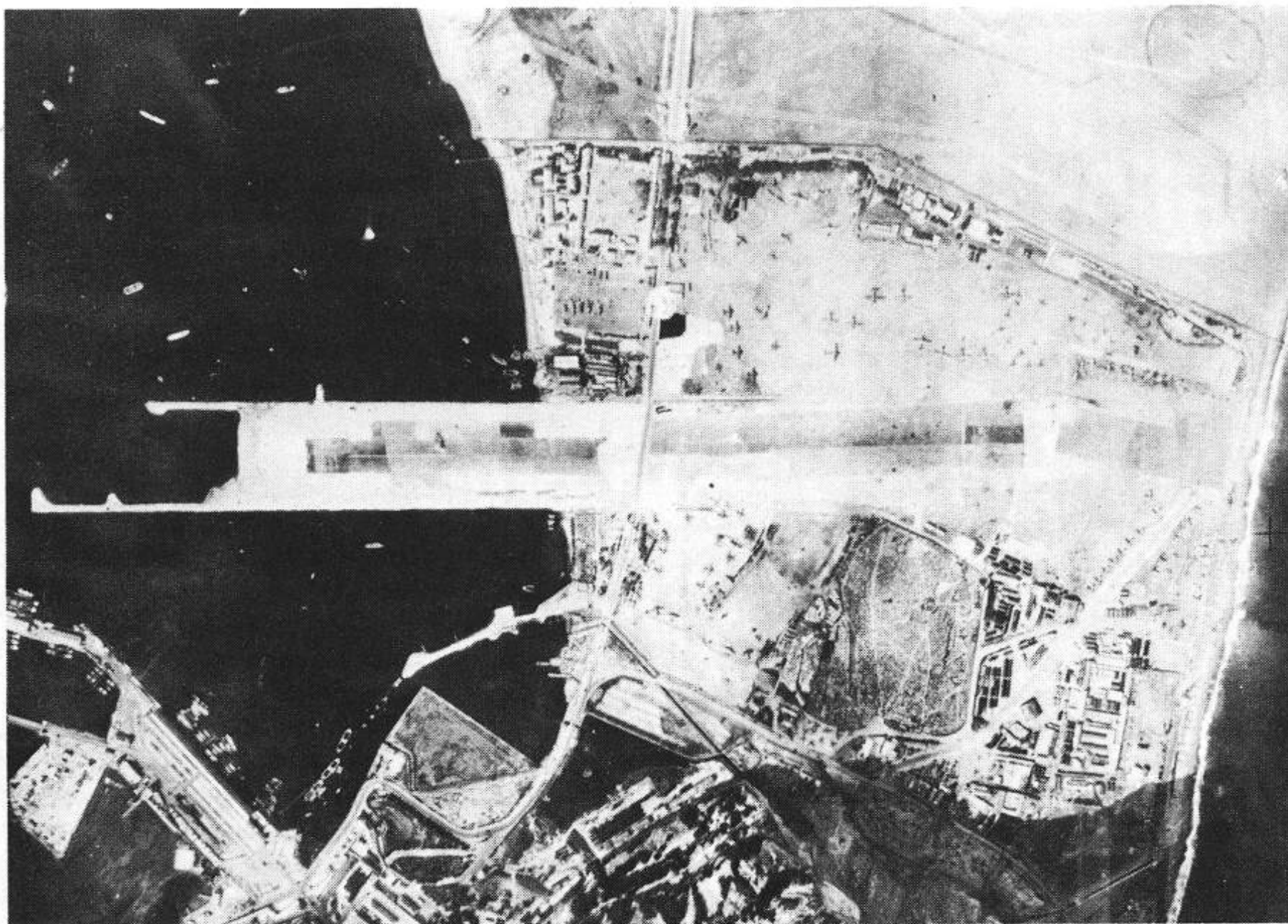
De eerste tekenen van een plan voor een volwaardig vliegveld op North Front kwam van de minister van kolonie W. Ormsby-Gore. Op 1 oktober, 1936 vroeg hij generaal Harrington in een brief om zijn mening over een vliegbasis in Gibraltar die gedeeltelijk zou liggen op grond die aan de zee onttrokken was. Op 2 november telegrafeerde Ormsby-Gore aan de Gouverneur dat juridische adviseurs van de regering een gezaghebbend advies hadden gegeven dat, hangende eventuele bezwaren van het Spaanse Gouvernement, er geen beletselen waren om de eerste stappen te nemen voor de uitvoering van het project. Het ministerie van luchtvaart drong er op aan onmiddellijke toestemming te geven het project voort te zetten. Op 4 november zou het Kabinet de zaak bespreken. Per telegraaf werd daarom verzocht om een beknopte weergave van de mening van de Gouverneur. Generaal Harrington die de hele zaak al had besproken met de minister van marine, Sir Samuel Hoare, tijdens diens bezoek in oktober aan Gibraltar, was het ermee eens dat een vliegbasis nodig was, dat alle andere belangen daaraan ondergeschikt moesten worden gemaakt en dat de verschillende problemen koste wat het kost, zouden worden opgelost. Op 26 november schreef Ormsby-Gore opnieuw en deelde mee dat hoewel de aanwezigheid van een vliegbasis op Gibraltar noodzakelijk was in het kader van de verdediging van het Imperium, de regering tot de conclusie was gekomen dat het risico om Spanje van zich te vervreemden en om internationale verwikkelingen te creëren door thans acties te ondernemen om de voor een vliegveld benodigde grond droog te leggen, niet opwoog tegen de voordelen van een onmiddellijk uitvoeren van het plan. De regering had daarom besloten dat de minister van luchtvaart de mogelijkheid van een

alternatief zou nagaan. Dit hield in de bouw van een muur die als windvanger zou dienen en die 1100 meter lang, 15 meter hoog en 3.60 meter breed zou worden. Het zou een stalen geraamte worden betimmerd met planken, dat van oost naar west door het Britse gedeelte van de neutrale zone zou lopen. Aan weerszijde zouden alle obstakels worden verwijderd over een breedte van 150 meter en zou de grond worden geëgaliseerd. De muur zou lopen vanaf Gibraltar Bay (het westelijke strand) tot Blackstrap Bay (het oostelijke strand) en praktisch door het midden van de renbaan gaan. De kosten van het plan waren £ 35.500. Na een persoonlijke inspectietoets van luchtmaarschalk Sir Philip Joubert de la Ferte rapporteerde deze echter dat het plan om een muur te bouwen door geen enkele vliegexpert was onderzocht en dat hij liever helemaal geen muur wilde.

Het antwoord van het ministerie van luchtvaart was het opnieuw in leven roepen van het plan een gebied van 1000 bij 800 meter aan de westelijke kant van de landengte droog te leggen. Echter binnen vier maanden dat het plan opnieuw was voorgesteld, hoorde de Gouverneur onofficieel dat de regering van de toen nog opstandige generaal Franco van de plannen op de hoogte was en dat, als het werk zou beginnen zonder de generaal te raadplegen, zijn antwoord zou zijn de omgeving te versterken. Het commentaar van het ministerie van buitenlandse zaken op de informatie van de Gouverneur was kort en bondig: 'Zover Mr. Eden zich bewust is' was het antwoord, 'is er nimmer overwogen het bewind van generaal Franco te consulteren over dit onderwerp. Tenzij de versterking van de omgeving van Gibraltar een ernstige bedreiging vormt voor de veiligheid van de Kolonie, een zaak waarin Mr. Eden niet bevoegd is te adviseren, acht hij het niet noodzakelijk de autoriteiten in Salamanca op een of andere manier op de hoogte te stellen.' Niettemin, de zaken werden opgeschort tot dat



Een vroege fase tijdens de aanleg van de nieuwe startbaan die op 7 mei 1942 toen deze foto werd genomen, over de Spanish Road heen liep. De landingsstrip is nog duidelijk te zien en blijkbaar nog in gebruik. Alles wat van de renbaan over is, is de vage omtrek onderaan de foto.



Grote voortgang werd geboekt met de uitbreiding van de startbaan tot in zee, als voorbereiding op de Operatie Torch.

generaal Harrington in november 1938 werd opgevolgd door generaal Sir Edmund Ironside. Er werd toen overeengekomen dat de Spaanse Nationalistische regering over de voorgestelde ontwikkelingen aldus zou worden ingelicht dat de plannen niet nieuw waren, dat dat er al stappen waren ondernomen om de reeds bestaande noodlandingsbaan te verbeteren; dat als de verbeteringen waren voltooid de baan intensiever zou worden gebruikt en dat de marine luchtvaartdienst de baan zou gebruiken voor oefeningen bij bezoeken van vliegdekschepen.

Eén ding met betrekking tot de drooglegging was volstrekt duidelijk, namelijk dat de enige scheepswerf van Gibraltar de firma Blands, en nog wat kleinere ondernemingen zouden moeten verdwijnen. Naar aanleiding van zijn bezoek in februari aan Gibraltar schreef generaal-majoor Sir Richard Peirse, plaatsvervangend hoofd van de lucht-

machtstaf, een persoonlijke brief aan generaal Ironside om hem ervan te verzekeren dat als deze ergens anders een plaats vond voor Blands, en de andere firma's en voor de kazerne, het onwaarschijnlijk zou zijn dat tegenwerking zou worden ondervonden bij de uitbreiding van het vliegveld ten behoeve van het ministerie van luchtvaart of de admiraliteit. Toen het plan zich echter ontwikkelde, begon het probleem wat te doen met Blands scheepswerf voor de Gouverneur acuut te worden. Op 6 april 1939, schreef generaal Ironside aan het ministerie van oorlog en vroeg toestemming de scheepswerf op zijn huidige plaats te laten staan totdat de landwinning voltooid was. Het enige schadelijke effect was dat de landingsstrip aan de westelijke kant versmald moest worden van 300 tot 150 meter.

Tegen deze tijd hielden de Spanjaarden North Front goed in de gaten en kwamen ze openlijk met

commentaren. Dit was een van de eerste problemen voor generaal Ironside's opvolger, luitenant-generaal Sir Clive Liddell. In augustus 1939 verscheen in Franco's krant *Arriba*, een artikel dat vaststelde: 'Een paar dagen geleden spraken wij in een hoofdartikel onze hoop uit dat in het belang van een goede verstandhouding tussen Spanje en Engeland de oude strijd om Gibraltar thans tot een oplossing zou worden gebracht. Vandaag moeten we bekennen dat de houding van Engeland zoals deze tot uitdrukking komt in de aanleg van een militair vliegveld tachtig meter van onze grens, niet de beste manier is om tot overeenkomst te komen of uiting te geven aan gevoelens van vriendschap. Zeker niet indien de militairen verdedigingswerken aangelegd worden op grond waarop wij nu en altijd al een soeverein recht hebben.

Generaal Liddell zond het kranteverslag naar het ministerie van oorlog 'De plaatselijke situatie nu de Spaanse burgeroorlog over is,' schreef hij, 'begint sneller slechter te worden.' De Spanjaarden waren begonnen met verdedigingswerken aan te leggen aan hun kant van de neutrale zone en zij hadden de wacht aan de grens versterkt. 'Ik ben tot de conclusie gekomen', ging generaal Liddell verder, 'dat als Zijner Majesteit's regering geen vriendschappelijke besprekingen over deze zaak tot stand kan brengen, de naaldenprikken waaraan Gibraltar wordt blootgesteld zullen toenemen en dat het bereiken van een goede verstandhouding met Spanje moeilijk en waarschijnlijk onmogelijk zal zijn.' Generaal Liddell wees erop dat voordat hij naar Gibraltar kwam hij instructies had gekregen alles in het werk te stellen om vriendschappelijke betrekkingen met Spanje aan te knopen. Hij vroeg om spoedige informatie inzake de regeringspolitiek over deze kwestie.

Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak was de situatie zo dat op North Front geen vliegtuigen waren. Oefenvluchten ten behoeve van de luchtverdediging werden uitgevoerd met drie toestellen van het type Swordfish, afkomstig van de RAF-basis op Malta en behorend tot no. 3 Anti-Aircraft Co-operation Unit. De enige andere toestellen op Gibraltar waren drie Franse watervliegtuigen. Enkele dagen

Onder: Het asfalteren van een parkeerplaats aan de oostelijke kant van de weg naar Spanje (IWM). Rechts: Een militair transport passeert het vliegveld in 1977.

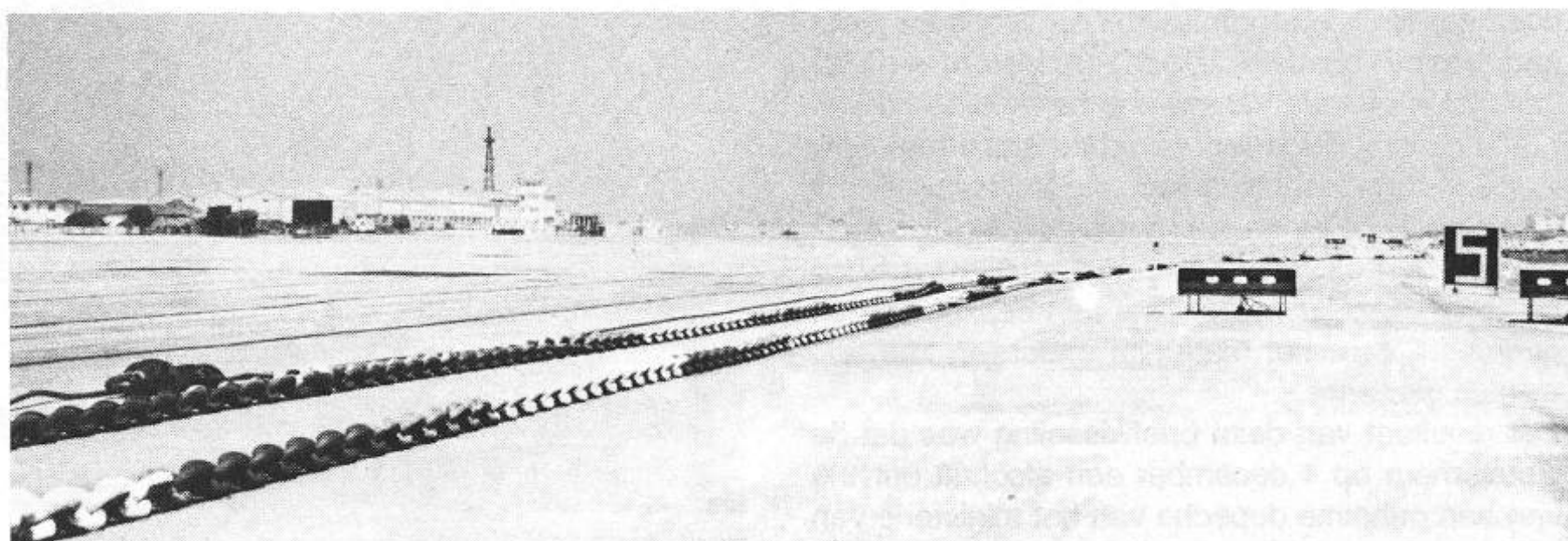




na 3 september 1939 arriveerde de Royal Air Force op Gibraltar en vormde daar No. 200 Group, waarvan het hoofdkwartier werd gevestigd in het Bristol Hotel. Geopereerd werd met vliegboten van 202 Squadron die voor hun vluchten vanuit de haven opstegen.

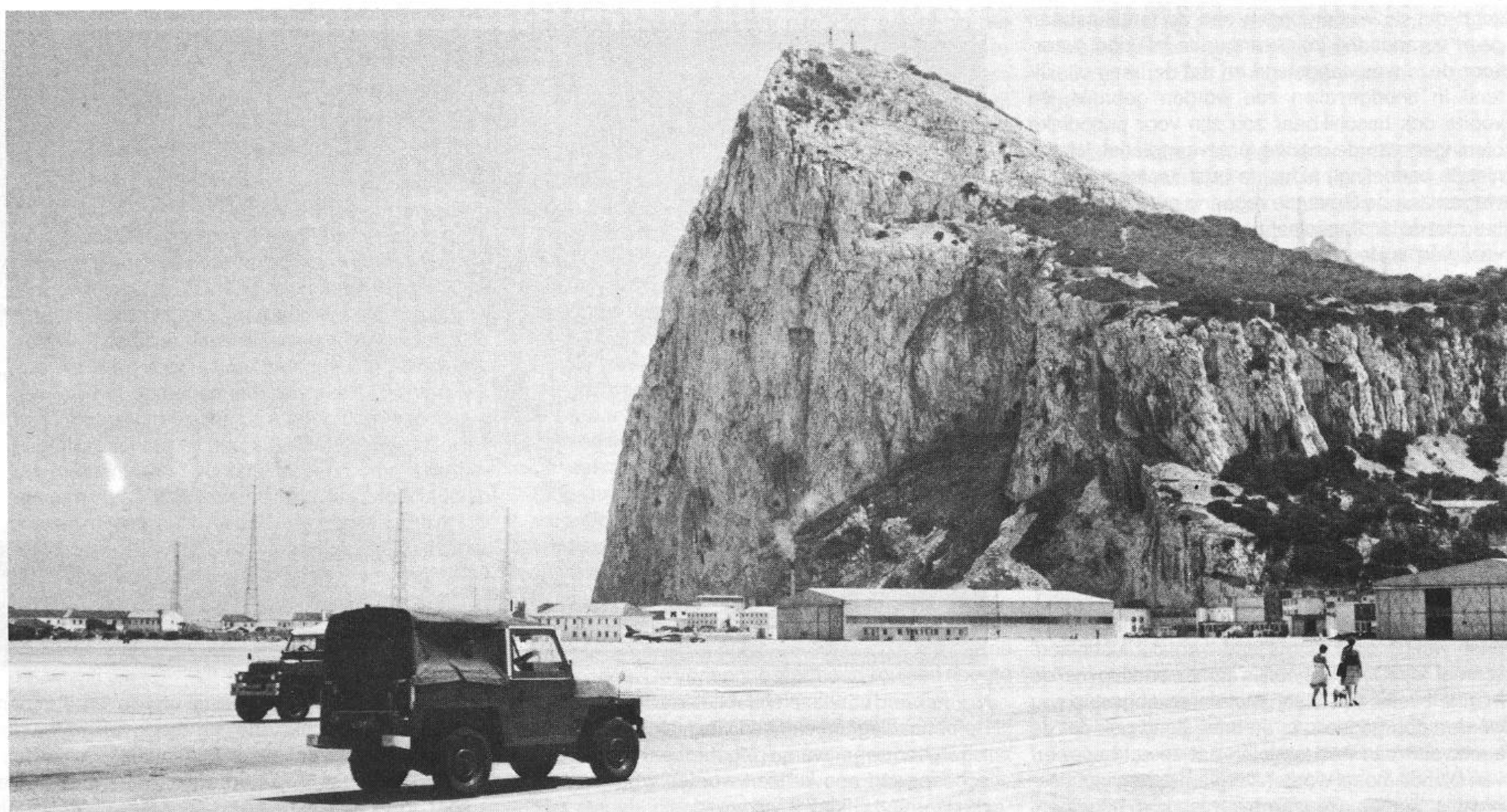
Voor zover het North Front echter betrof, was de behoefte aan een efficiënt operationeel vliegveld voor de Royal Navy en de RAF een urgente zaak geworden. Kolonel-vlieger F. E. P. Barrington, die het bevel voerde over No. 200 Group en zelf onder de bevelen stond van de Commandant van het Middellandse Zee Commando, (AOC Mediterranean Command) rapporteerde op 30 september aan de AOC dat de helft van de uitgezette strip de eerste zes maanden nog niet beschikbaar zou zijn, en dat de andere helft nooit gereed zou komen als niet eerst de garnizoensbarakken zouden worden ontruimd. 'Het is nu wel duidelijk' zei hij, 'dat er geen besluit genomen is om meer dan alleen maar een noodlandingsbaan zonder hangars of reparatiewerkplaats aan te leggen en aan de Spaanse regering is verteld dat de huidige baan ook alleen maar

Boven: De 'kraker' in actie tijdens het tot gruis malen van rotsgesteente afkomstig van de bergheilingen. Op de achtergrond is nog juist de kogelvanger op de schietbaan zichtbaar (IWM). Onder: De uitgestrektheid van het vliegveld in juli 1977. De kettingen zijn onderdeel van de noodremkabels van de startbaan.



voor dat doel gebruikt wordt. Verder is het onwaarschijnlijk dat het ministerie van buitenlandse zaken zal toestemmen in een wijziging van de tot dusver gevoerde politiek. Het ziet er naar uit dat zelfs wanneer deze baan klaar is, hij alleen maar ge-

bruikt kan worden voor noodgevallen en dat er, zolang de politieke verhouding met Spanje niet volkomen veranderd, er geen sprake kan zijn om vanuit Gibraltar met een vliegtuig te opereren die hun basis op de grond hebben.'

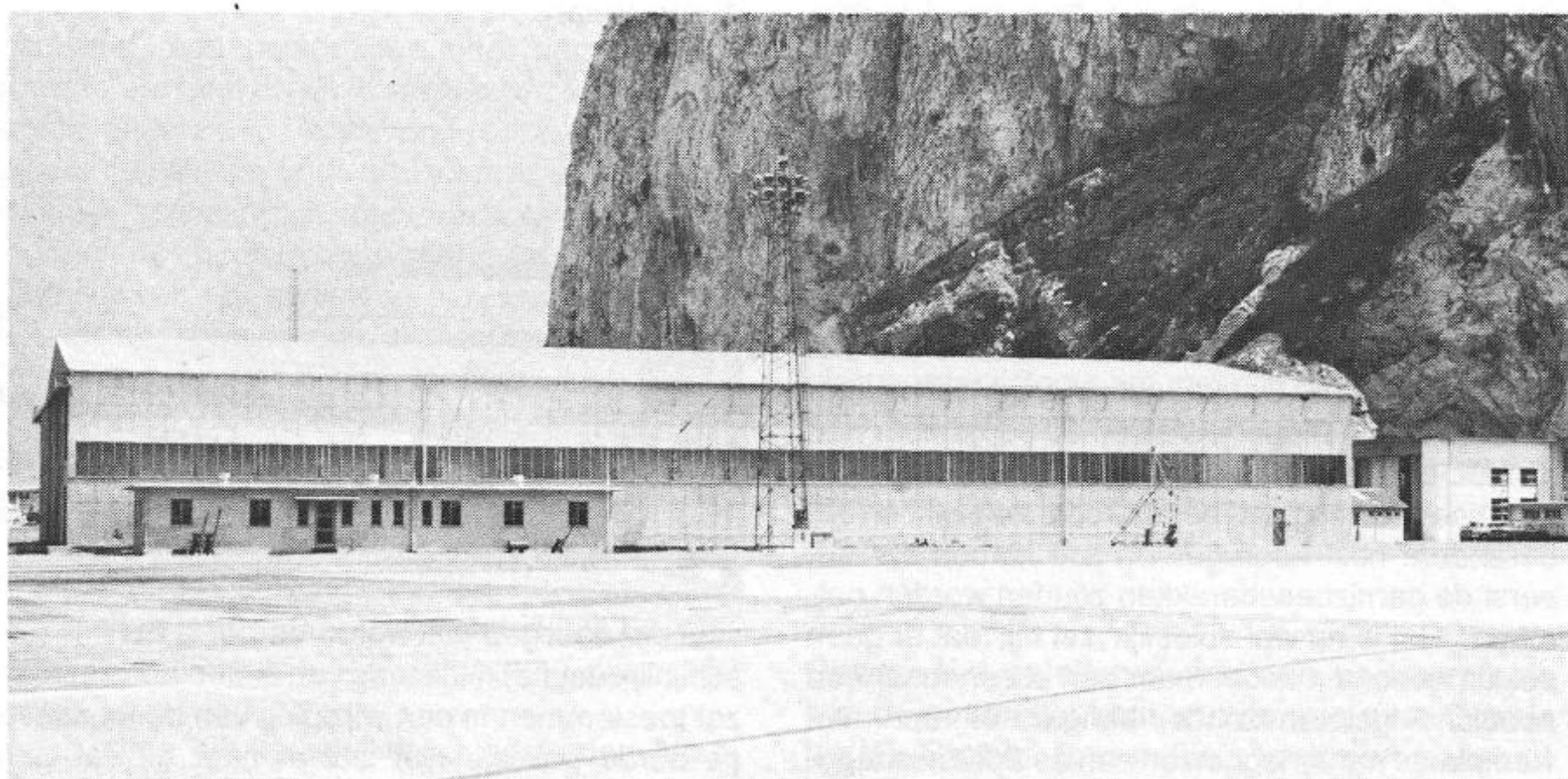




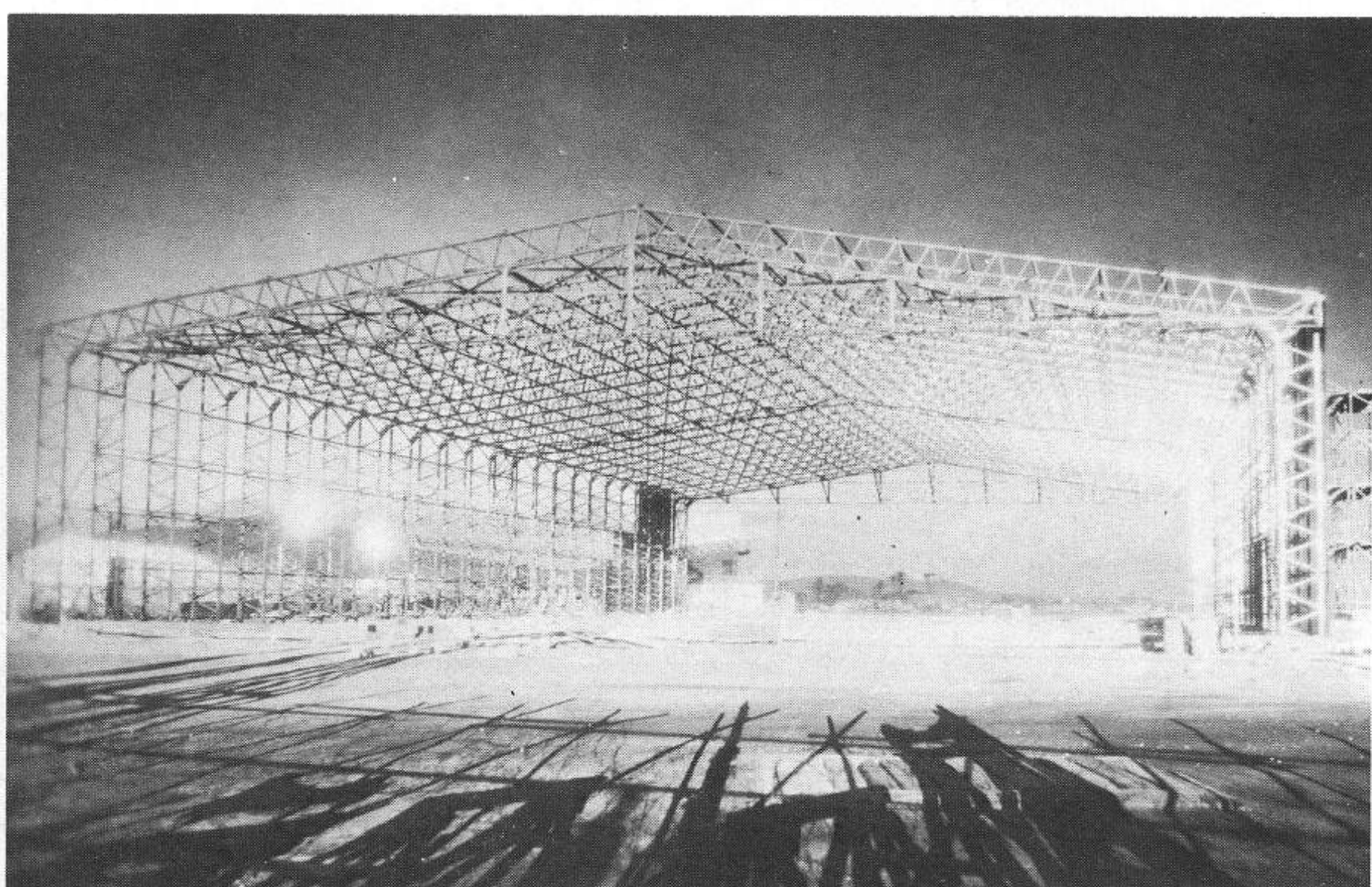
Schout-bij nacht Dudley B. N. North, die het bevel voerde over het Noorden van de Atlantische Oceaan, was de volgende die zich liet horen. In een brief aan het ministerie van marine herinnerde hij aan het landwinningsplan voor een startbaan en de bouw van een scheepshelling voor watervliegtuigen. Hij wees erop dat beide geconstrueerd konden worden van het puin dat vrij kwam bij het uitgraven van de Rots. Maar er moest snel een besluit worden genomen, daar het materiaal anders in zee zou worden gedumpt.

Het resultaat van deze briefwisseling was dat de Gouverneur op 4 december een afschrift ontving van een geheime dépêche van het ministerie van buitenlandse zaken aan de Britse ambassadeur in Madrid, Sir Maurice Peterson. De kopie was vergezeld van een brief van de minister van koloniën Malcolm MacDonald, aan generaal Liddell. Eerstgenoemde deed daarin de verrassende mededeling dat een op 25 april 1939 aan de Spaanse ambassadeur in Londen, de Hertog van Alba, een aide-memoire was overhandigd waarin werd gezegd dat de verbeteringen aan de landingsbaan geen verandering zou brengen in het doel waarvoor deze was aangelegd en dat de baan uitsluitend in noodgevallen zou worden gebruikt, en voorts ook beschikbaar zou zijn voor periodieke oefeningen van de marine luchtvaartdienst. 'Het is niet de bedoeling', aldus de brief 'toestemming te vragen aan de Spaanse regering over onze plannen met de landingsplaats. Hoewel de regering niet van plan is de landingsplaats voor operationele doelen te gebruiken, wordt het niet wenselijk geacht de Spaanse regering op dit punt enige beloftes te doen.' De brief voegde er aan toe dat de regering was geadviseerd er zich van te vergewissen dat zij wettelijk in haar recht stond. De regering was niet bereid haar standpunt in gevaar te brengen door de Spaanse regering om instemming te vragen die, om tactische redenen vrijwel zeker zou worden geweigerd.

Op 21 november 1939 ontving de Gouverneur het eerste definitieve bericht dat het hoofdbestanddeel van het droogleggingsplan was verworpen. Dit nieuws stond in een boodschap van MacDonald, waarin verwezen werd naar generaal Ironside's brief van 6 april, 'De Raad van de luchtvaart' schreef MacDonald, heeft in samenwerking met de marine beslist dat alleen met de landingsstrip zou worden doorgegaan. In de brief stond ook dat de Luchtvaartraad had besloten dat de scheepswerf van Blands moest worden verplaatst, een inconsequentie die de Gouverneur niet kon begrijpen.



Geheel boven: Oktober 1942. Spitfires geparkeerd bij de rotshelling (IWM). Boven: Dezelfde plek thans. Onder: De T2-hangar in aanbouw in 1944 in het schijnsel van zoeklichten.



Voorts werd verwezen naar het feit dat met het oog op het aanleggen van een vliegveld in North Front legergebouwen waren afgebroken waardoor de scheepswerf zou kunnen worden verplaatst naar de daarmee vrijgekomen grond.

Een nog grotere verrassing volgde op 7 maart 1940, toen het ministerie van oorlog telegrafeerde: 'Het is mogelijk dat alleen het noordelijke deel van de strip nodig is. Stop met het werk aan de zuidelijke kant, tot er een beslissing is genomen'. Later bleek

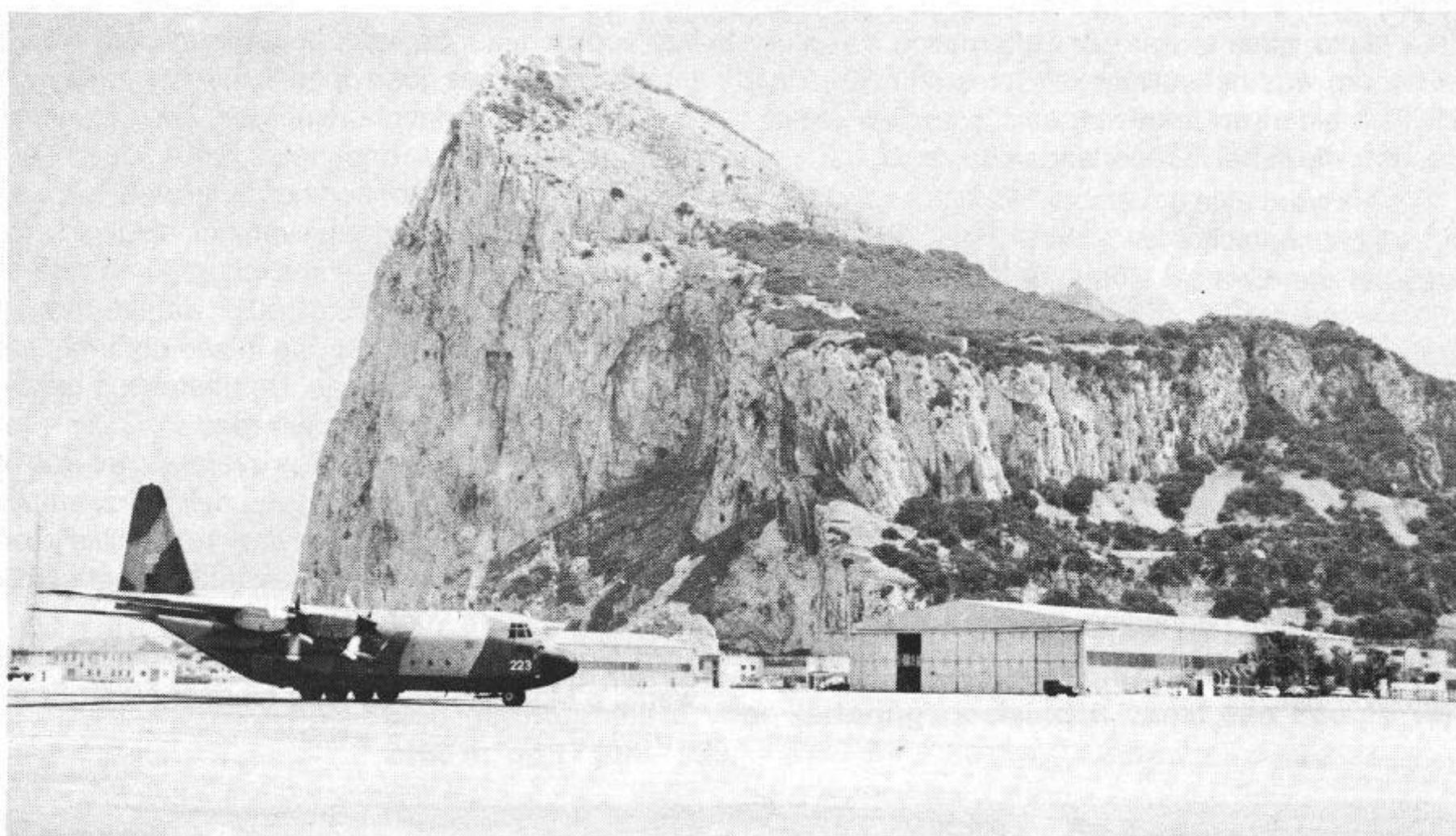
dit telegram het gevolg te zijn van een brief die de Admiraliteit op 4 maart 1940 aan de Raad voor de luchtvaart had gezonden. Daarin werd gezegd dat de gewenste voorzieningen voor de marine luchtvaartdienst in Gibraltar met het oog op recente gebeurtenissen opnieuw waren bekeken en dat de marine autoriteiten 'thans de volledige uitvoering van hun plannen in Gibraltar een zaak vinden die minder urgent is dan aanvankelijk werd gedacht.' De marine autoriteiten stelden voor het werk te beperken tot het noordelijke deel van de landingsstrip en vroegen de Luchtvaartraad of deze ermee akkoord ging de uitvoering van de andere projecten in overweging te nemen indien daaraan in de toekomst behoefte zou bestaan.

Het werk aan de startbaan, dat al die tijd gewoon doorging werd nu overeenkomstig gewijzigd. Na de voltooiing ervan konden RAF en de marine luchtvaartdienst de baan met redelijk succes operationeel gebruiken, hoewel ze nauwelijks geschikt was voor Lockheed Hudsons en de Willingtons die de RAF later gebruikte en waarmee veel ongelukken zijn voorgekomen. De verlenging van de startbaan leek in Londen te zijn vergeten. Er werd niets meer over gehoord tot in maart 1941. De nieuwe Gouverneur, generaal Lord Gort, ontving toen een afschrift van een brief die, uit naam van Winston Churchill door diens privé-secretaris verzonden was aan de Britse ambassadeur in Madrid, Sir Samuel Hoare. Hierin werd erop gewezen dat sinds de bezetting van Sicilië door de Duitsers het risico voor Britse vliegtuigen om te worden onderschept tijdens vluchten naar het Midden Oosten, sterk was toegenomen. Daarom werd voorgesteld de vluchten uit te voeren met een tussenlanding in Gibraltar. Churchill verwees naar het feit dat de Spaanse regering was meegedeeld dat de landingsbaan alleen zou worden gebruikt in noodgevallen. Vervolgens gaf hij een opvallende uitleg van dat begrip. 'In zekere zin vormt de oorlog zelf een noodgeval', schreef hij. 'En bij nadere beschouwing wordt het een noodgeval door het feit dat de vliegtuigen niet veilig rechtstreeks naar het Midden Oosten kunnen vliegen. In de derde plaats is het zo dat de landingen niet regelmatig maar bij tussenpozen zullen plaatsvinden. Onder deze omstandigheden, zo deelde Churchill de ambassadeur mee, had hij erin toegestemd het vliegveld te gebruiken, onder de conditie dat er geen inbreuk zou worden gemaakt op de Spaanse territoriale rechten, dat het slechts om tussenlandingen zou gaan en dat de vliegtuigen zoveel mogelijk 'Alleen en onopvallend' zouden landen. De brief eindigde met: 'Ik ben ervan overtuigd dat als de Spaanse regering protesteert, het aannemelijk kan worden gemaakt dat het gebruik van de landingsbaan niet in strijd is met de toezeggingen die zijn gedaan. Ik geloof niet dat het nodig of zelfs maar gewenst is de Spaanse regering te consulteren of in te lichten over wat er is beslist.'

Tegen de zesde april waren de eerste vliegtuigen gearriveerd – Wellingtons en Bombays – en waren er succesvolle proeven op North Front genomen in het opstijgen met volle belading. De nieuwe commandant van No. 200 Group, kolonel-vlieger A. D. Rogers verzocht, in afwachting van de komst van een RAF detachement uit Engeland om assistentie van het leger voor het aanbrengen van verbeteringen en het opruimen van obstakels. Dit verzoek werd doorgegeven aan de marine-commandant in Gibraltar, schout-bij-nacht G. F. B. Edward Collins die toestemde en voorstelde een commissie bestaande uit leden van de drie krijgsmacht delen samen te stellen om de zaken te regelen. Het resultaat was dat veel problemen eenstemmig en naar tevredenheid werden opgelost. De commissie kwam, na ruggespraak met Londen, tot de belangrijke beslissing de startbaan te verbreden en aan de westkant uit te breiden zodanig dat deze een rechte hoek zou vormen met de bestaande baan. Dit betekende het einde van drie stukken recreatiegrond maar het was een grote en efficiënte verbetering. Naar het zuidwesten maakte de uitbreiding met de bestaande strip een V-vormig patroon en dit was eigenlijk de grondslag van de huidige startbaan.



Boven: Grote stofwolken producerend vertrekt een Hudson voor een verkenningsvlucht in augustus 1942 (IWM). Onder: Start van een Hercules van de RAF in juli 1977.



Lord Gort was opgetogen over het nieuwe plan en schonk persoonlijk aandacht aan vele details. Het werk vorderde goed. Een snelle manier om de startbaan aan te leggen ontstond door het walsen van gebroken stenen die daarna bespoten werden met een emulsie van bitumen. Het was nodig dat een klein gedeelte van de startbaan in zee kwam te liggen juist boven de hoogwaterlijn, maar iets groots werd niet overwogen. Daarom was het nogal een schok, toen de commissie van Zee-, Land- en Luchtmacht op 27 oktober 1941, van het ministerie van luchtvaart de opdracht kreeg de nieuwe startbaan uit te breiden tot een totale lengte van 400 meter en een breedte van 135 meter.

Lord Gort's antwoord luidde: 'Het ziet ernaar uit dat het een grote bouwkundige prestatie gaat worden!' In een telegram aan het ministerie van oorlog seinde de Gouverneur dat om de startbaan over een lengte van 450 meter in zee te laten steken er een half miljoen ton puin nodig zou zijn. Dat zou wel twee jaar kunnen vergen. Hij besloot aldus: 'Aangezien een dergelijk project invloed moet hebben op de essentiële werkzaamheden voor de verdediging van de vesting en dit mijn persoonlijke verantwoording raakt, neem ik aan dat de hele kwestie op het hoogste niveau is onderzocht'. Dit laatste werd bevestigd in een telegram van het ministerie van oorlog.

Op 3 november zond de Gouverneur zijn plannen en beramingen voor het werk naar het ministerie van oorlog. De verlengde startbaan zou een hoogte hebben van bijna twee meter boven de vloedlijn en er was 400.000 kubieke meter puin voor nodig. Hij stelde voor de uitvoering op te dragen aan de firma die gespecialiseerd was in havenwerken.

Het nieuwe plan verontrustte de Britse ambassa-

deur in Madrid. Hij telegrafeerde aan Lord Gort: 'Het zich wagen aan zo'n uitgebreid project, kan zeer pijnlijke vragen oproepen bij de Spaanse regering. Een verstandige en beperkte landaanwinning zou de landingsbaan kunnen verbeteren en het zou de verhouding met de Spaanse regering niet verslechteren en tegelijkertijd vermijden dat de voltooiing maanden of misschien wel jaren zou vergen.'

Niettemin ging het werk door, gelijktijdig met de bouw van een RAF-basis in North Front. Toen de details accuraat waren uitgewerkt werd het duidelijk dat de uitbreiding in zee bijna 570 meter zou zijn. Het project ging de hulpmiddelen van Gibraltar ver te boven, maar de uitvoering ervan had een dwingend karakter gekregen nu ook de Verenigde Staten zich hadden gevoegd bij de hoge autoriteiten in Londen die het plan steunden. North Front zou voor de Verenigde Staten een noodzakelijk steunpunt zijn in de Amerikaanse luchtbrug van West-Afrika naar Engeland bij het overvliegen van de eerste Amerikaanse bommenwerpers die zouden worden ingezet bij de bombardementen op Duitsland. Geen moeite was teveel. Aan Lord Gort werd beloofd dat er binnen drie maanden vanuit Engeland materiaal en werkrachten zouden komen. Ook uit Amerika zou materiaal worden aangevoerd. Ondertussen werd de voltooiing en verlenging van de bestaande strip een zaak van de hoogste prioriteit. Er ontstond enige verslagenheid toen men zich realiseerde dat de weg naar Spanje niet kon worden omgelegd en men verplicht was deze te laten kruisen met het verlengde gedeelte van de startbaan. Dit zou betekenen dat er zo'n 7.000 neutralen naar en van hun werk in Gibraltar, twee keer per dag



de startbaan over moesten. Het was te veel gevraagd te hopen dat de deskundigheid en waakzaamheid van de veiligheidsdienst zou voorkomen dat er infiltratie van sympathisanten met de vijand of van agenten plaatsvond. Het was een ongehoorde situatie, maar er was geen alternatief. De enige waarborg was het veiligheidssysteem in Gibraltar uit te breiden en hem met een intensiteit toe te passen, die in het moederland onbekend was.

Het werk werd eind november 1941 geïnspecteerd door luchtmaatschappij Sir Philip Joubert de la Ferte, stafchef van Coastal Command. Hij verkondigde de mening dat het de moeite waard zou zijn te overwegen of de startbaan niet tot 1600 meter verlengd kon worden. Dit idee werd in december door de Luchtvaartraad goedgekeurd maar alleen als project op lange termijn. Op 16 december 1941, kwam men in Londen tot de uiteindelijke beslissing dat de onmiddellijke taak was de startbaan te verlengen tot 1400 meter. Daarna kon men beginnen met de verdere uitbreiding, vooropgesteld dat het vrijelijk gebruik van de startbaan ten alle tijde verzekerd zou zijn.

Oorlogsvoertuigen op de Rots. Links: Een B-17 gereed om te starten (IWM). Boven: Hunters in 1977. Onder: Dakota's Hudsons, Halifaxen, Hurricanes en Spitfires gereed voor de invasie van Zuid-Frankrijk in juli 1944.

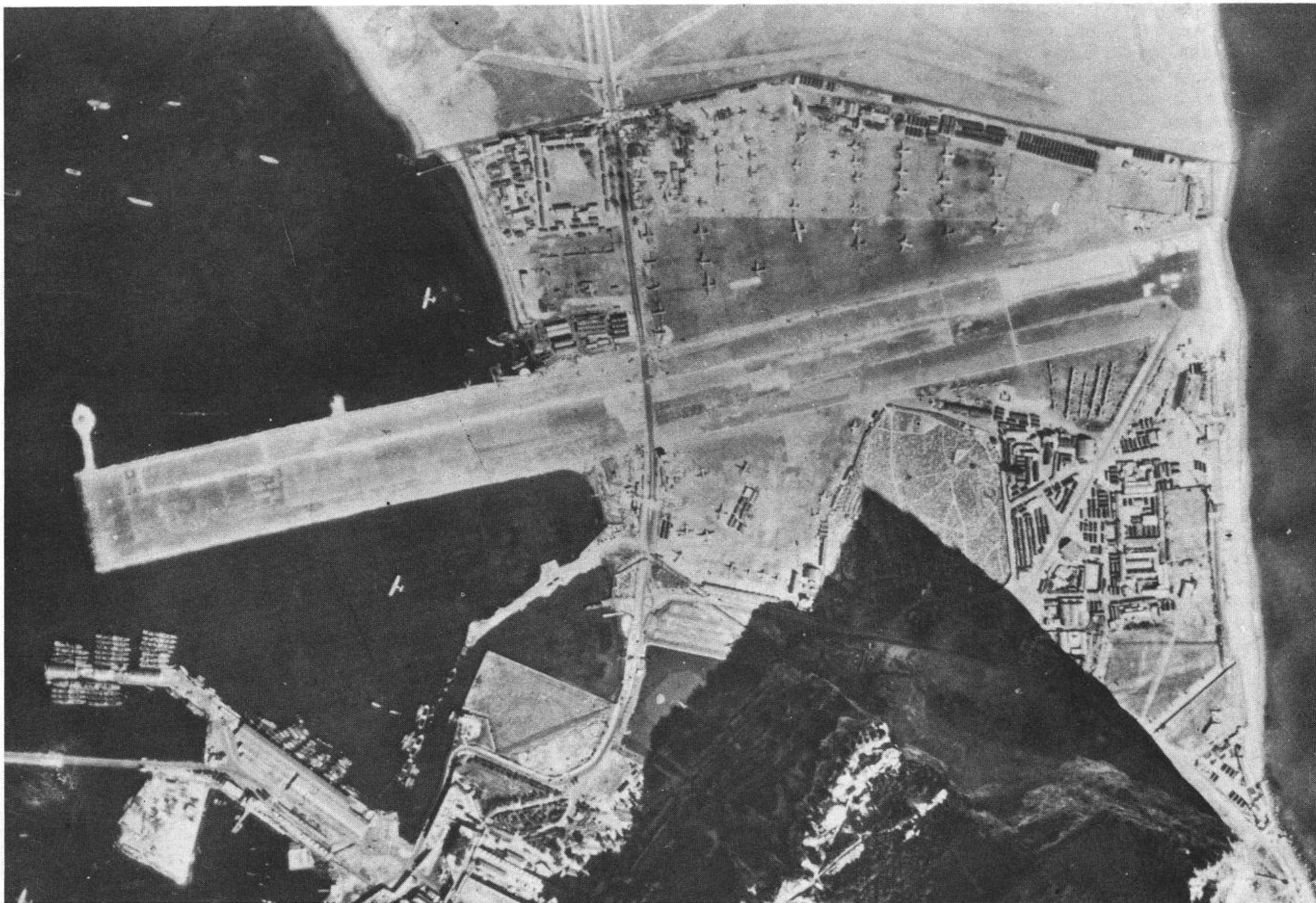
Het voorbereidende werk begon een paar dagen later en kwam pas goed opgang toen personeel en materiaal uit Engeland arriveerden. De bouwwerkzaamheden maakten door het lawaai en de stof het leven in North Front tot een hel. Twee keer per dag werd het zuidelijke gedeelte van het vliegveld ontruimd om het mogelijk te maken stukken rots te laten springen. Een ongelooflijk aantal tonnen steen en puin werden per dag in zee gedumpt als fundering voor de startbaan. De uitbreiding begon met indrukwekkende snelheid reeds te reiken tot aan de baai van Algeciras. Ook overal elders was er sprake van grote activiteit. Toen de werkzaamheden goed op gang waren verdwenen de politieke en andere bezwaren die in de jaren dertig zo belangrijk leken als sneeuw voor de zon.

Lord Gort was een onvermoeibare leider van het werk. 's Morgens vroeg ging hij naar North Front

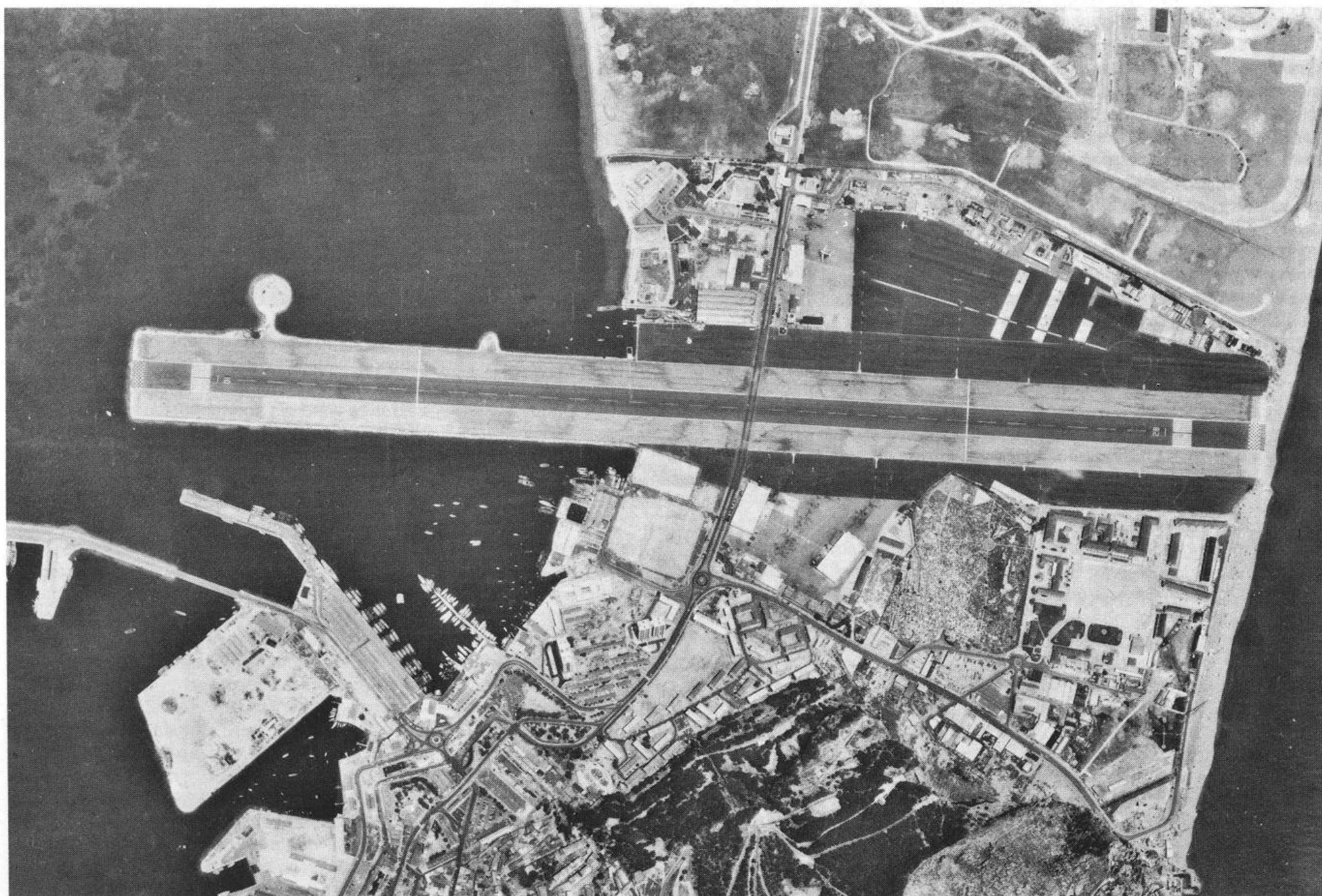
om de arbeiders aan te moedigen en de werkploegen tegen elkaar op te jatten door ze te vertellen dat ze achter waren op het schema. De hele dag ging het werk door gedurende alle zeven dagen van de week. De vrachtwagens die het puin en de stenen van de rotshelling haalden vormden een eindeloze processie. De trucks die het puin bij de tunnelbouw weghaalden reden op een tijdschema. De dagelijkse vracht was ongeveer 7.500 ton.

Op 12 januari 1942, had de startbaan een lengte bereikt van 900 meter en aan de Luchtvaartraad werd meegedeeld dat dit tegen het einde van april 1050 meter zou zijn. Op 24 maart kwam er een verzoek uit Londen om de voortgang te versnellen omdat de luchtaanvallen op Malta grote verliezen toe brachten aan vliegtuigen naar India en het Midden-Oosten. Het ministerie van Luchtvaart was maatregelen aan het treffen de Wellingtons zoveel





Boven: Het vliegveld gefotografeerd door de RAF op een hoogte van 2.100 m op 16 november 1943. (Crown Copyright) Onder: Hetzelfde gebied gefotografeerd voor karteringsdoeleinden vanaf een hoogte van 2460 m. op 17 juni 1969.



mogelijk te ontdoen van overbodig gewicht zodat ze in één ruk vanuit Engeland via Gibraltar naar Egypte konden vliegen. Dat betekende dat het opstijgen vanaf North Front met volle brandstoftanks moest gebeuren en dat was pas mogelijk als de startbaan tenminste 1050 meter zou zijn. 'Verzoeke alle krachten in te spannen', aldus een desbetreffend telegram, 'desnoods ten koste van de aanleg van het resterende stuk.' Ook werd gevraagd een nieuwe datum op te geven voor het gereed komen van de 1035-meter baan.

Lord Gort antwoordde onmiddellijk: 'Binnen tien dagen.' Hij ging persoonlijk het werk inspecteren, sprak met officieren van de technische dienst en met burger specialisten, en telegrafeerde: 'Misschien de 3e april, zeker de 7e april.' Hij verdubbelde zijn pogingen de arbeiders aan te moedigen en dreef zijn staf zo op dat men zich herinnerde dat hij eertijds de bijnaam 'Tiger Gort' had. Op 1 april zond hij de Chef van de Imperiale Generale Staf een telegram met de mededeling dat het werk op de avond van de derde april klaar zou zijn, zeventwintig dagen eerder dan men gedacht had, — een van de grootste bouwkundige prestaties van de oorlog. De CIGS antwoorde: 'Mijn complimenten aan allen die eraan hebben meegewerkt.'

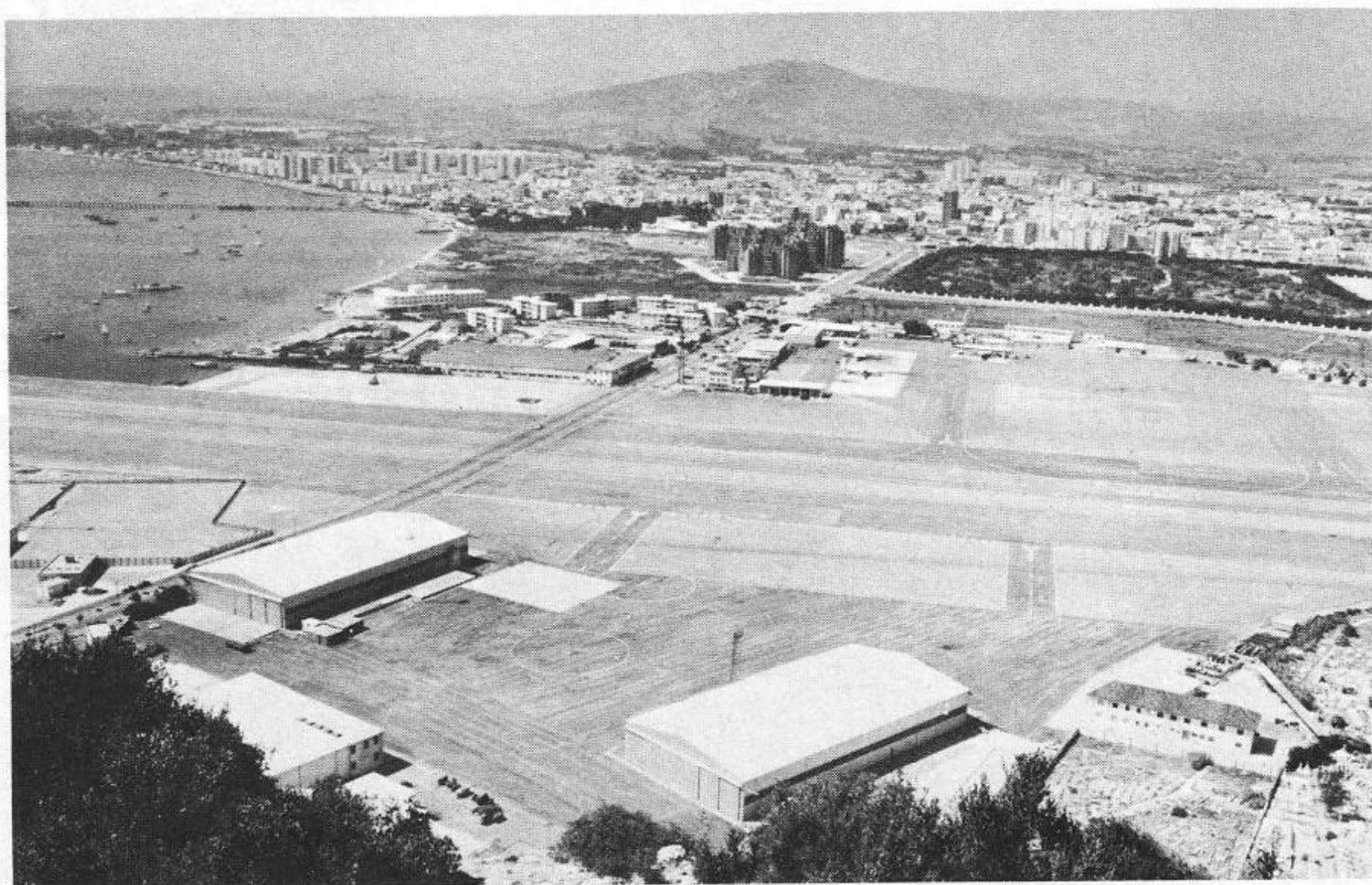
Hierna verminderde het tempo wat, maar niet veel, want de verlenging tot 1400 meter moest gereed komen voor een veel belangrijker operatie, één waar maar weinig mensen iets over wisten: de geallieerde landingen op Noord Afrika, OPERATIE TORCH. Toen deze landing in november plaatsvond was de startbaan bijna 1400 meter lang. In januari 1943, was het geraamte voor de verlenging tot 1600 meter gereed en in juli kon de startbaan in zijn volle lengte gebruikt worden. Tegen die tijd was er niets meer over van de renbaan en de Victoria Gardens, een verandering waarvan het grootste gedeelte van de burgerbevolking niets merkte omdat ze voor de duur van de vijandelijkheden was geëvacueerd.

Het hierboven weergegeven verslag, is een deel van een onuitgegeven manuscript 'Flying from the Rock', geschreven in 1945 door kapitein-vlieger H. M. Elliott, van de inlichtingendienst van de RAF in Gibraltar. Door toedoen van majoor vlieger W. J. Howard, ontdekten wij tijdens ons bezoek aan Gibraltar in mei 1977 dat kapitein-vlieger P. C. Dyer 55 pagina's van het verslag had laten kopiëren voor zijn eigen onderzoek naar de luchtvaart geschiedenis van Gibraltar. De redactie is veel dank verschuldigd aan deze drie officieren die het mogelijk hebben gemaakt dat dit eigentijds verslag over de aanleg van het vliegveld op North Front kon worden opgenomen. Ontdekking van dit manuscript kwam buitengewoon van pas, omdat de officiële stukken over de aanleg van het vliegveld, die teruggaan tot 1923, sinds kort voor het ministerie van buitenlandse zaken zijn weggehaald uit het Public Record Office. Hoogstwaarschijnlijk is dit gebeurd vanwege de met Spanje aan de gang zijnde discussie over de rechtsgeldigheid van de Britse bebouwingen in de neutrale zone. Kapitein-vlieger Dyer, zou het op prijs stellen als lezers die herinneringen hebben aan de luchtvaart geschiedenis van Gibraltar, hem zouden willen schrijven omdat hij materiaal verzamelt voor een boek over de luchtvaart in Gibraltar. Zijn adres is RAF St. Athan, Nr. Barry S. Glamorgan, Wales. Het bekendste vliegtuig ongeluk op Gibraltar vond plaats op 4 juli 1943 met de Liberator AL523, waarbij onder meer de Poolse generaal Sikorsky om het leven kwam. Besproken in Toen en Nu no. 20.

Na de oorlog werd de startbaan aan de westelijke kant met nog eens 180 meter verlengd. De T2 hangars, in 1944 bijgebouwd, staan er nog steeds hoewel het oude wachtgebouw, aan de zuidelijke kant van de startbaan waar vroeger de stallen stonden van de renbaan, is afgebroken. Nu is er, precies aan de andere kant bij het hoofdkwartier van de luchtmacht, een moderne wachttoret gekomen.



Boven: North gefotografeerd aan het einde van de oorlog. De beide hangars zijn voltooid. De controletoren bevindt zich nog steeds in de oude startbox van de renbaan, zichtbaar achter de linker T2 (IWM). Onder: De oude controletoren is thans verdwenen en vervangen door het nieuwe gebouw aan het einde van de startbaan. De Spaanse kant van de Neutrale zone is op enkele flatgebouwen na nog onbebouwd.



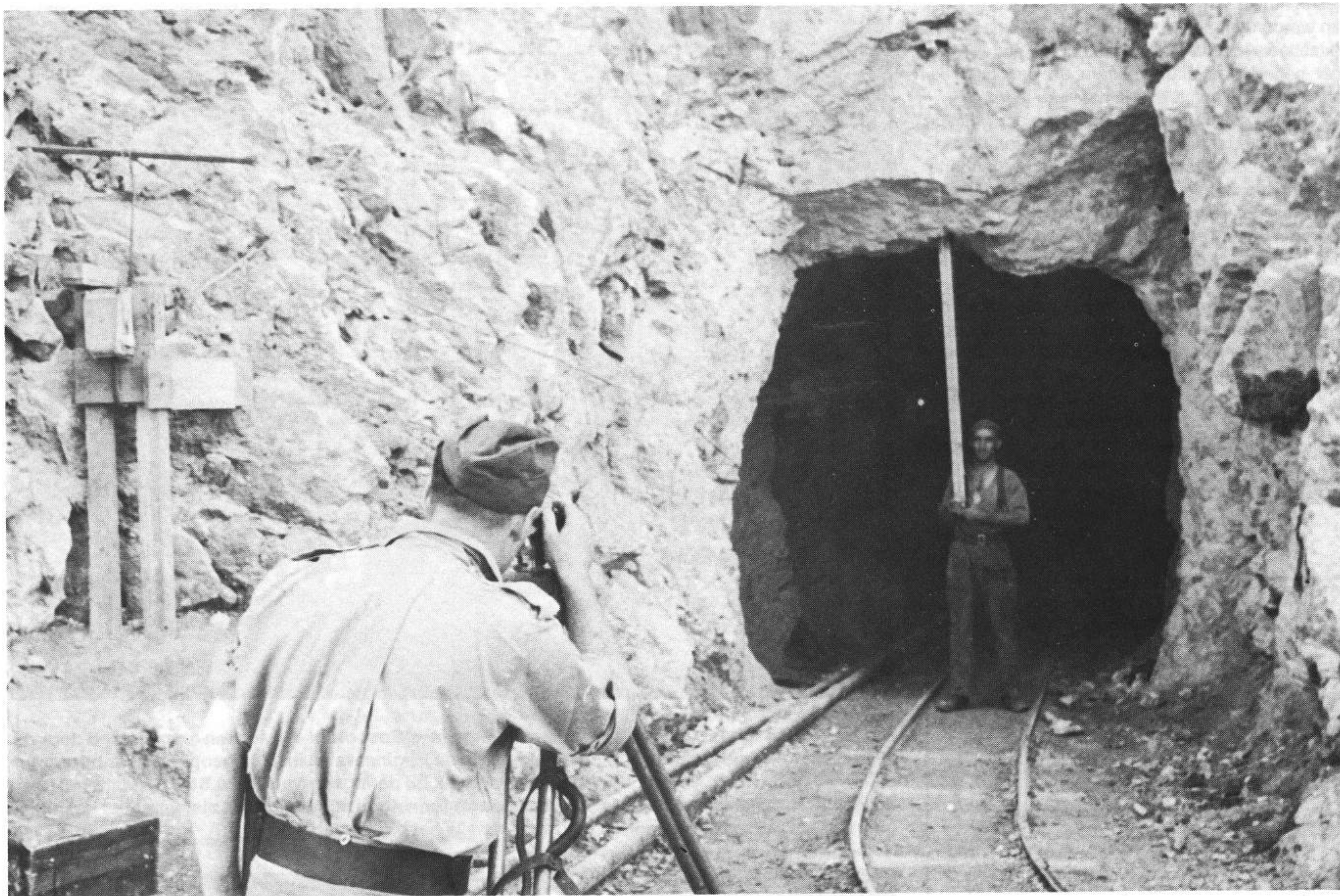
De Spaanse beperkingen met betrekking tot het gebruik van het luchtruim boven Gibraltar begonnen in januari 1966. De NAVO-landen werd toen meegedeeld dat geen van hun vliegtuigen over Spaans grondgebied mocht vliegen, als zij op weg waren naar Gibraltar. In augustus werd het verbod van kracht voor alle Britse militaire vliegtuigen, in september en oktober gevolgd door een serie klachten over schendingen van het Spaanse luchtruim aan de noordelijke kant van de grens. In zee uitgezette boeien die zuidwaarts lopen van Punta Mala door de Baai van Algeciras, markeren nu duidelijk de grens van de Spaanse wateren. Vliegtuigen die uit het westen of het oosten komen aanvliegen, zijn genoodzaakt een scherpe bocht naar het zuiden te nemen om te kunnen landen. In feite is het zo dat bijna ieder straalvliegtuig gedwongen wordt zo te landen en het is vanuit deze richting niet mogelijk de eigen radar te gebruiken. Er is een zekere mate van controle door de grond-radar. Aanvliegen uit het westen gaat normaler, want dan kan het vliegtuig zijn eigen radar gebruiken, hoewel een dicht bij de grens staande, in 1970 gebouwde Spaanse tv-mast weleens moeilijkheden oplevert bij landingen.

Gibraltar kan door zijn enorme massa enkele ongewone weerkundige verschijnselen teweegbrengen. Een ervan wordt veroorzaakt door een zuidelijke wind die door de rots in twee richtingen wordt gespleten waardoor tegelijkertijd aan beide einden van de startbaan een luchtstroming ontstaat. Het unieke resultaat hiervan is dat de windzakken aan beide kanten van het vliegveld naar elkaar wijzen.

Soms blaast de oostelijke Middellandse zeewind pal tegen de steile kant van de Rots waardoor er bewolking ontstaat die als een natte wollen deken over het westelijke deel van Gibraltar hangt totdat de zon zover naar het westen is gedraaid dat zijn warmte de bewolking oplost.

De meest recente verandering van de startbaan vond in de winter van 1976 plaats. Toen het profiel van het oppervlak werd vernieuwd waardoor bij nat weer het water beter kan worden afgevoerd.

De weg naar de grens loopt nog steeds over de startbaan. Er zijn verkeerslichten aangebracht die worden bediend vanuit de controletoren. De oorspronkelijke naam van de weg was Inundation Road, later alleen aangeduid met Road to Spain, maar thans herdoopt in Winston Churchill Avenue.



De Tunnels

Boven en links onder: Genisten aan het werk bij de zuidelijke ingang van de Arow Street-tunnel aan de oostkant van Gibraltar. De hertog van Gloucester bezocht de tunnel in april 1942. Onder: Arow Street was in oorlogstijd een werkplaats voor radio-apparatuur en voor instrumenten. De tunnel is thans gesloten omdat hij onveilig wordt geacht.

De uitbreiding van het vliegveld, om geschikt te worden gemaakt voor de zwaarbeladen vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog, had nooit kunnen gebeuren zonder de grote hoeveelheden puin die beschikbaar kwamen tijdens graven van de tunnels in de Rots.

De technieken die werden gebruikt in Gibraltar worden beschreven in de nu volgende gedetailleerde samenvatting uit *Tunnels en Tunneling* van C. A. Pequignot.

De tunnelbouw in Gibraltar heeft een lange geschiedenis. Hij gaat terug tot in de achttiende eeuw. Tijdens het grote beleg van Gibraltar maakte sergeant-majoor Ince van het Korps Sappeurs (later de

genie) zijn naam in het leger onsterfelijk door het graven van verdedigingsgangen in de noordwand van de Rots, tegenover het Spaanse vasteland. Deze gangen staan thans bekend als de Upper Galleries en Middle Galleries en worden nu voornamelijk als verbindingstunnels gebruikt. Zij hebben een hoogte van 2.40 m. en een breedte van 2.10 m. Op verschillende plaatsen zijn schietpunten aangebracht waarvandaan kanonnen konden worden afgeschoten. Later werden deze geschikt gemaakt voor modernere wapens.

In meer recente tijden is de tunnelbouw op uitgebreide schaal aangevat. Het grootste project is ongetwijfeld het tunnelnet dat gedurende de perio-

de 1939-45 werd uitgegraven door Britse militairen, toen door het leger bij het uithouwen voor het eerst diamant-boren werden gebruikt.

Voor dit werk werden tunnelbouwcompagniën opgericht, voornamelijk bestaande uit mijnwerkers. Vanaf 1941-43 waren er vier compagniën, samen met een Canadese mijnwerkers compagnie op de Rots aan het werk. Een compagnie bleef van 1943-45 achter om de tunnelbouw af te maken.

De Rots van Gibraltar bestaat uit kalksteen op een glooiende zandbank. Het gesteente is hard en van redelijke gelijkmatigheid, hoewel er ook wel slechtere lagen tussen zitten waarmee men bij het uithouwen rekening moet houden. Plaatsen waar het

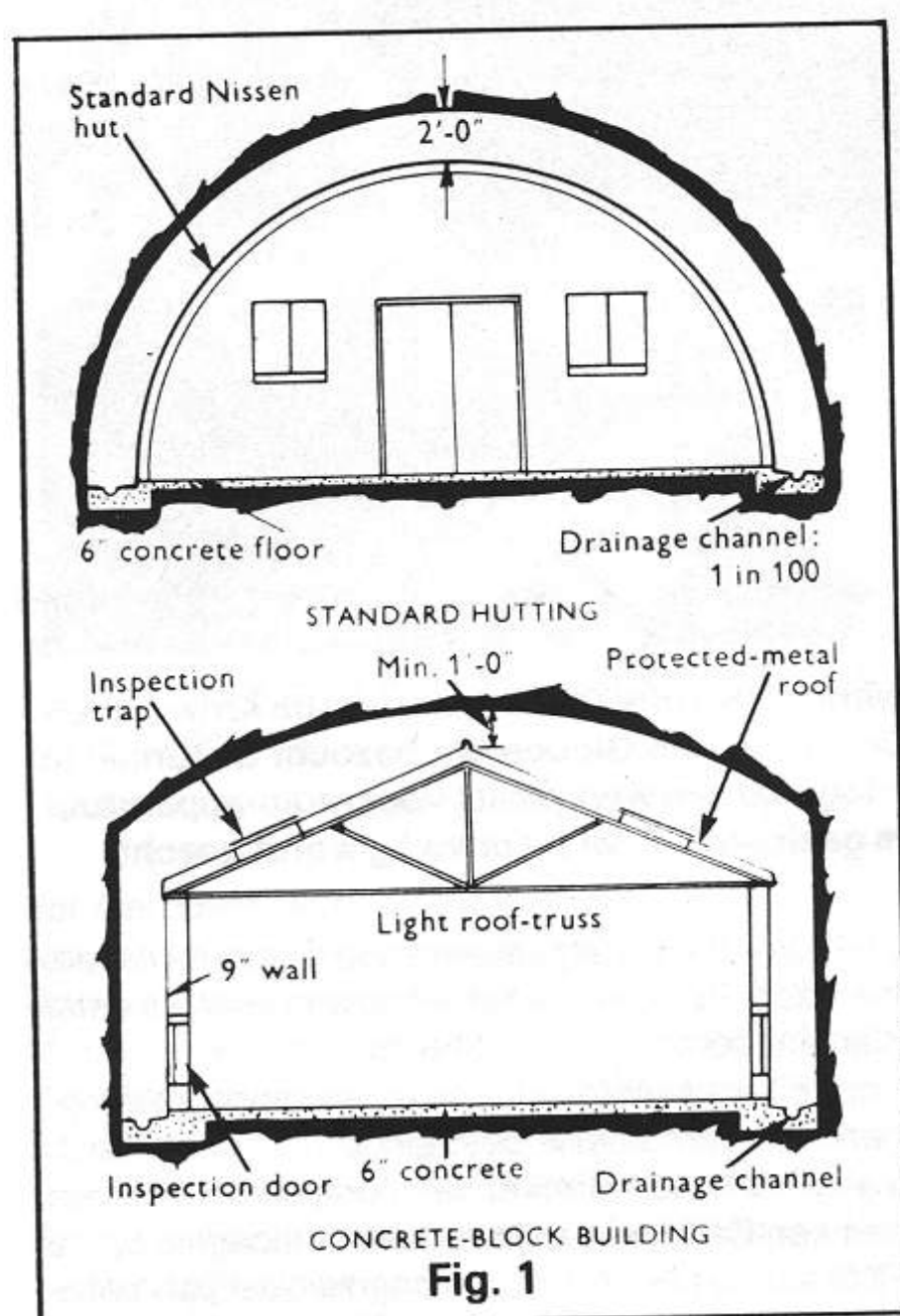


gesteente was gebroken of uiteengevallen moesten worden vermeden. De over het algemeen gelijkmatige structuur maakte het echter mogelijk om met behulp van diamantboren en springstoffen nauwkeurig de ruimten uit te houwen.

De bedoeling van het tunnelbouw project was accommodatie te creëren die het garnizoen de mogelijkheid moest verschaffen zich ondergronds te kunnen verschansen en een beleg van een jaar te kunnen weerstaan. De verblijfplaatsen moesten daarom kunnen beschikken over water, electriciteit, sanitaire voorzieningen, een hospitaal een wasserij en woonruimte voor het garnizoen.

Met het oog op de formatie van het gesteente en de ongewone vorm van de Rots, moest men daarom met de planning van de accommodatie de volgende punten in acht nemen:

- (1) Het type ruimte dat het best aan de omstandigheden zou zijn aangepast.
- (2) Het verbindingssysteem.
- (3) De voorzieningssystemen.
- (4) De bescherming van het systeem in geval zich bij de ingangen ontploffingen zouden voordoen.

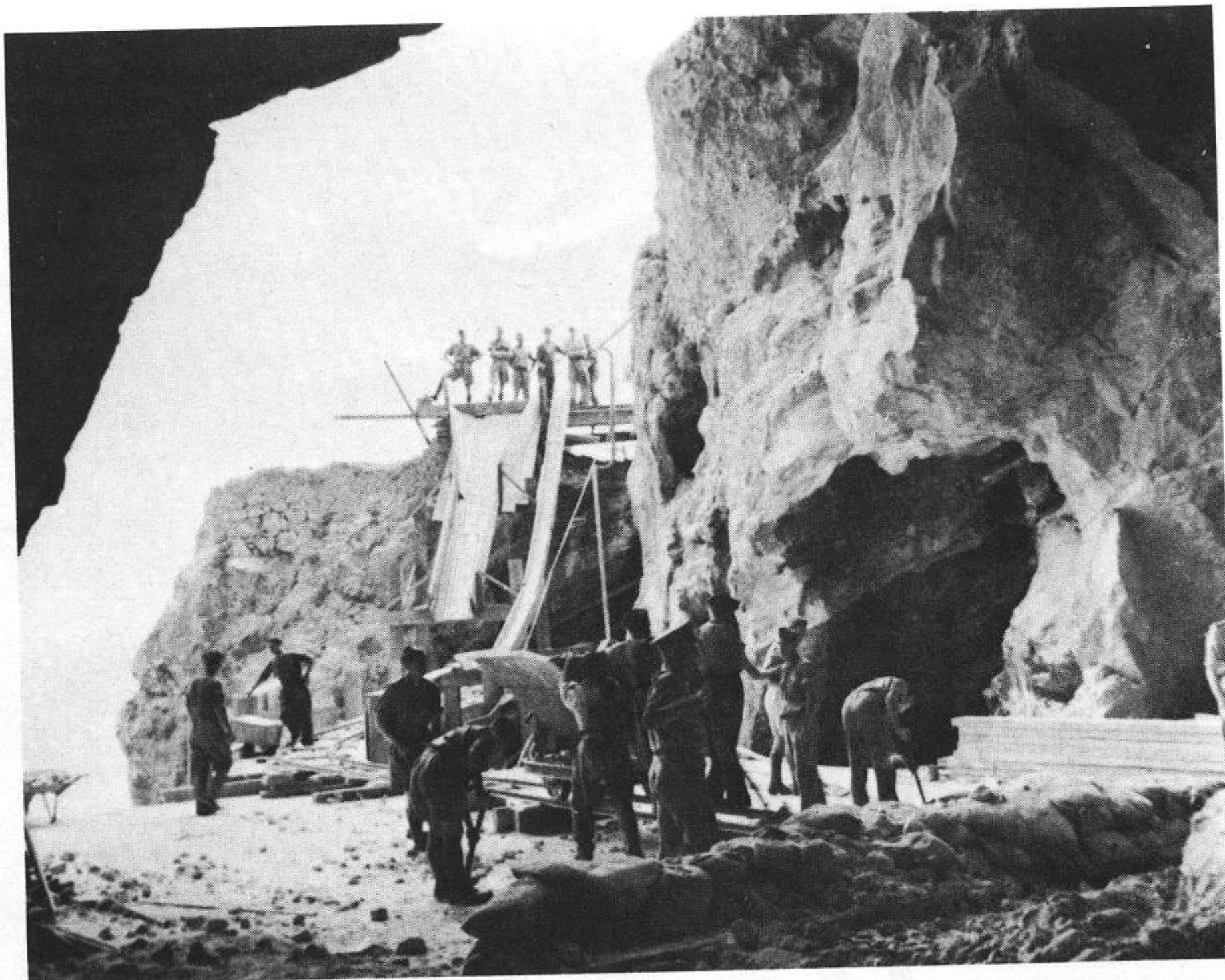


De Ruimten

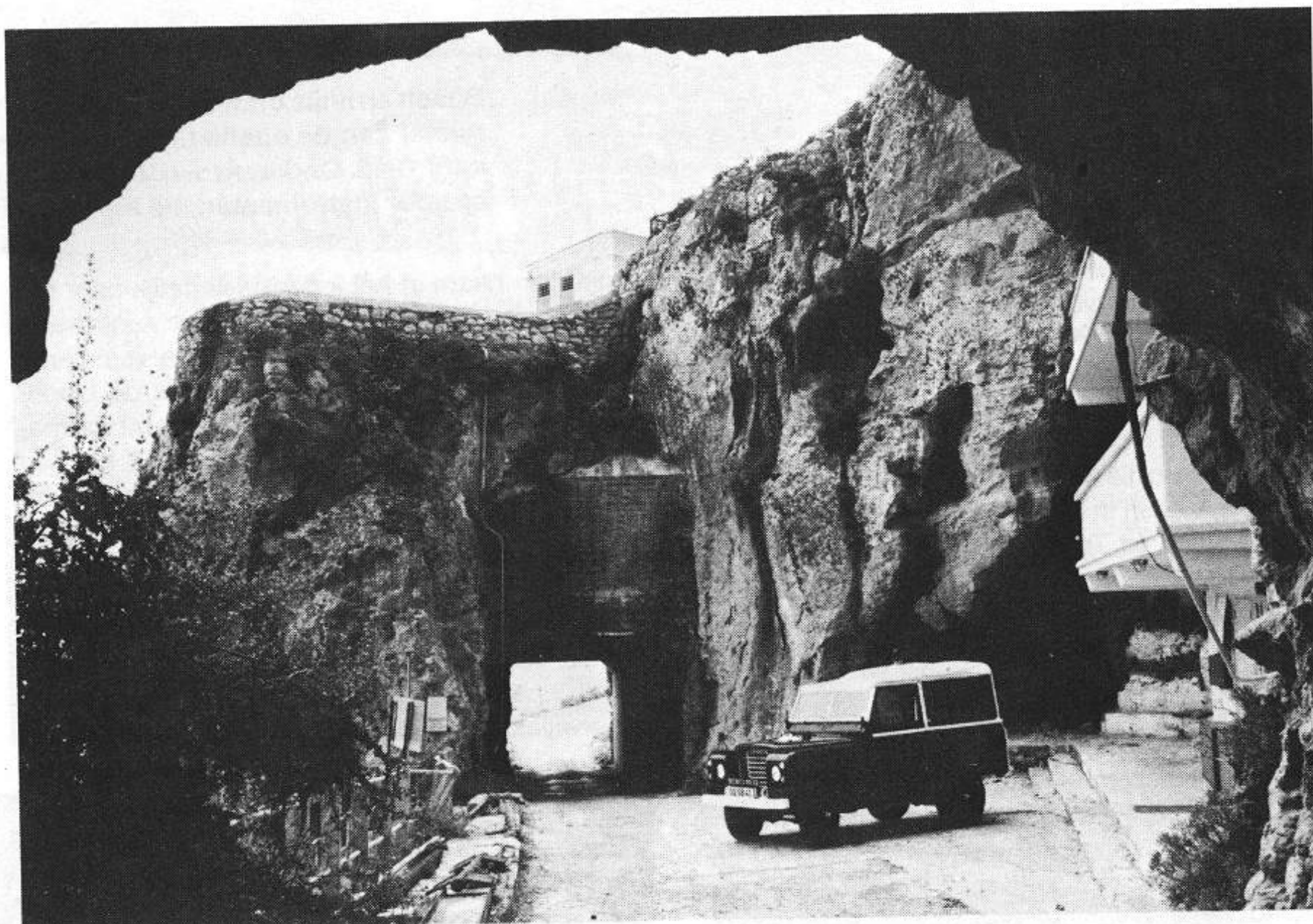
In Gibraltar werden ruimten uitgehouwen waarin standaard legerhutten of bouwsels met betonnen muren en normale dakconstructies konden worden opgericht.

Rondom de bouwsels was een open vrije ruimte van 60 cm. toegestaan. (Fig. 1). Deze ruimte was nodig om het water dat door de rots sijpelde af te voeren naar een afwateringskanaal, zij zorgde ook voor luchtcirculatie rond de gebouwen en vergemakkelijkte periodieke inspecties van de rotswand. Iedere ruimte die een overspanning had van meer dan 3.60 m. werd boogvormig overwelfd, tot een hoogte van een vijfde van de overspanning. In de begindagen, kregen ruimten met een overspanning tot 10 meter een vlakke zoldering. Dit gaf echter eendelige moeilijkheden door vallend gesteente, vooral als er in de omgeving uitgravingen plaatsvonden. Een van de grootste ruimtes, 114 m lang en 15 m. breed, kreeg een boogvormige overwelfing met een verticale hoogte van 3,30 m.

Een economische planning had ten doel de toegangsruimten zo beperkt mogelijk te houden. Meestal werden de ruimten aan gebouwd aan de hoofdtunnel (Fig. 2) die voorzien was van nissen in de muurwand om opstoppen te voorkomen, of, er werd een diensttunnel aangelegd, wat nog beter voldeed (Fig. 3).



Boven: Het hospitaal voor herstellenden in Monkey's Cave werd ontworpen en gebouwd door de 732e General Construction Company van de Royal Engineers en in 1942 geopend door burggraaf generaal Gort (IWM). Onder: Het hospitaal lag vlak bij de ingang van Arow Street, genoemd naar majoor A. R. O. Williams die de leiding had van de tunnelbouwcompagnie. Later werd het hospitaal gebruikt als wapendepot voor de marine. Thans is het buiten gebruik.



De ruimten hadden in het algemeen een spanwijdte van 8.4 tot 12 m. en een lengte van 45 tot 60 m. Ze waren alle aan het eind onderling verbonden door een kleine tunnel. Dergelijke verbindingen waren essentieel voor een goede ventilatie. Ruimtes die doorliepen zouden vochtig zijn en nagenoeg ongeschikt om ergens voor te dienen.

Er waren ook ruimten die parallel aan de hoofdtunnel waren gebouwd (Fig. 4), waardoor lange passages konden worden vermeden. Het bezwaar was echter dat zij lange muurstukken van de hoofdtunnel in beslag namen. Tussen iedere ruimte stond een rotswand met een breedte van 6 tot 9 m. Omdat er ook ruimten boven elkaar lagen kwamen te liggen moest, in verband met de veiligheid een tussenlaag zijn van tenminste 30 meter dikte. Bij kleine verbindingstunnels met een overspanning tot 3.60 m. mocht de tussenlaag 5.40 m. zijn. Bij de planning van de tunnelbouw moest er rekening

mee worden gehouden dat uitbreidingen in de toekomst door de ontploffingen schade konden toebrengen aan in de nabijgelegen ruimtes. Het was daarom van belang alles tegelijk uit te houwen ook al werden sommige ruimtes niet dadelijk voor gebruik ingericht.

De Verbindingen

De verbindingstunnels eisten een zorgvuldige planning om verspilling te voorkomen. In vroeger dagen was het tunnelsysteem ontwikkeld uit de oude gangen van sergeant-majoor Ince. Deze hadden echter een doorsnede van niet meer dan 4.40 m² en waren alleen geschikt voor voetgangers. De noodzaak zich met vrachtwagens door de tunnels te verplaatsen werd spoedig duidelijk, waarop de tunnels werden verbreed, eerst tot een doorsnede van 5.75 m², latertot 18 m². Op ongeveer iedere 100

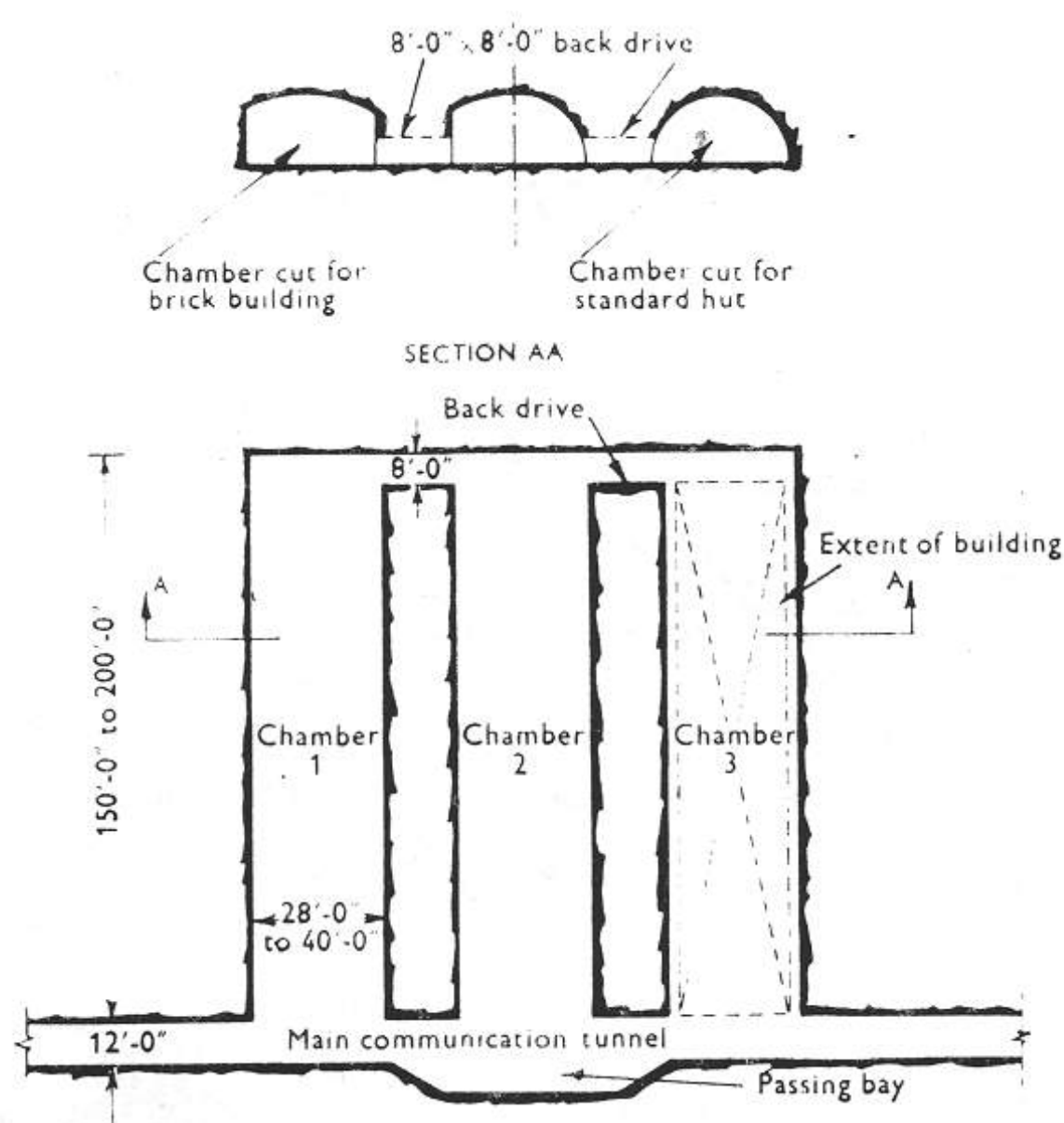


Fig. 2

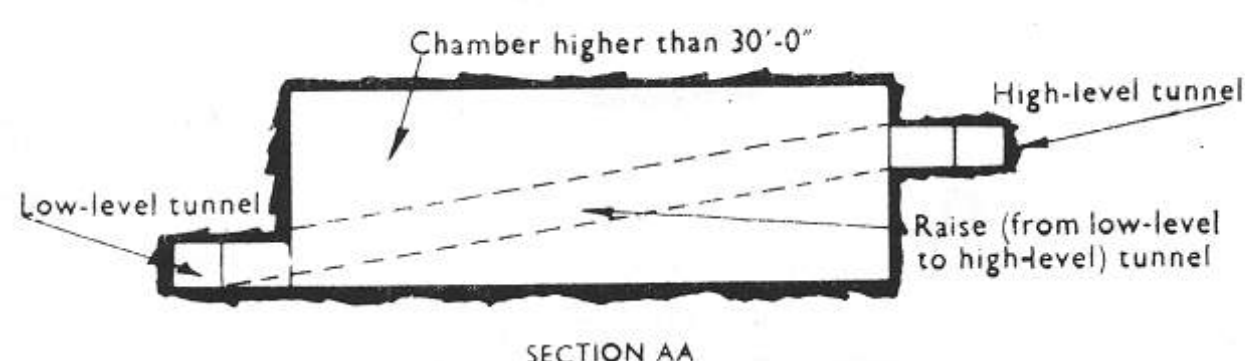


Fig. 3

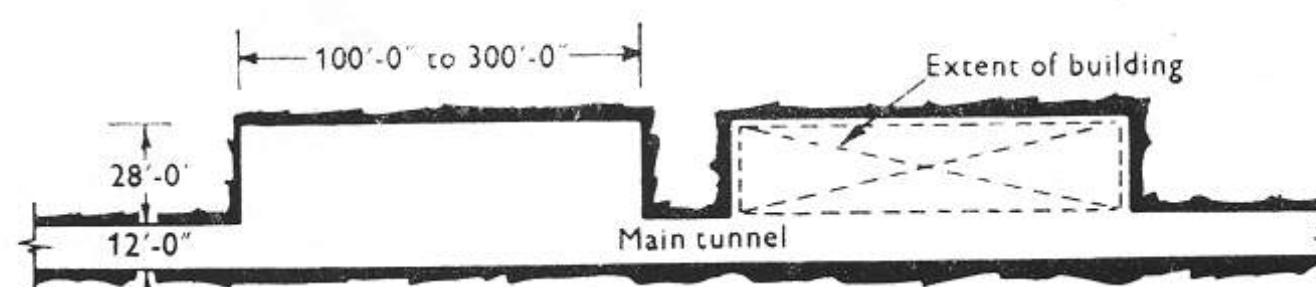


Fig. 4

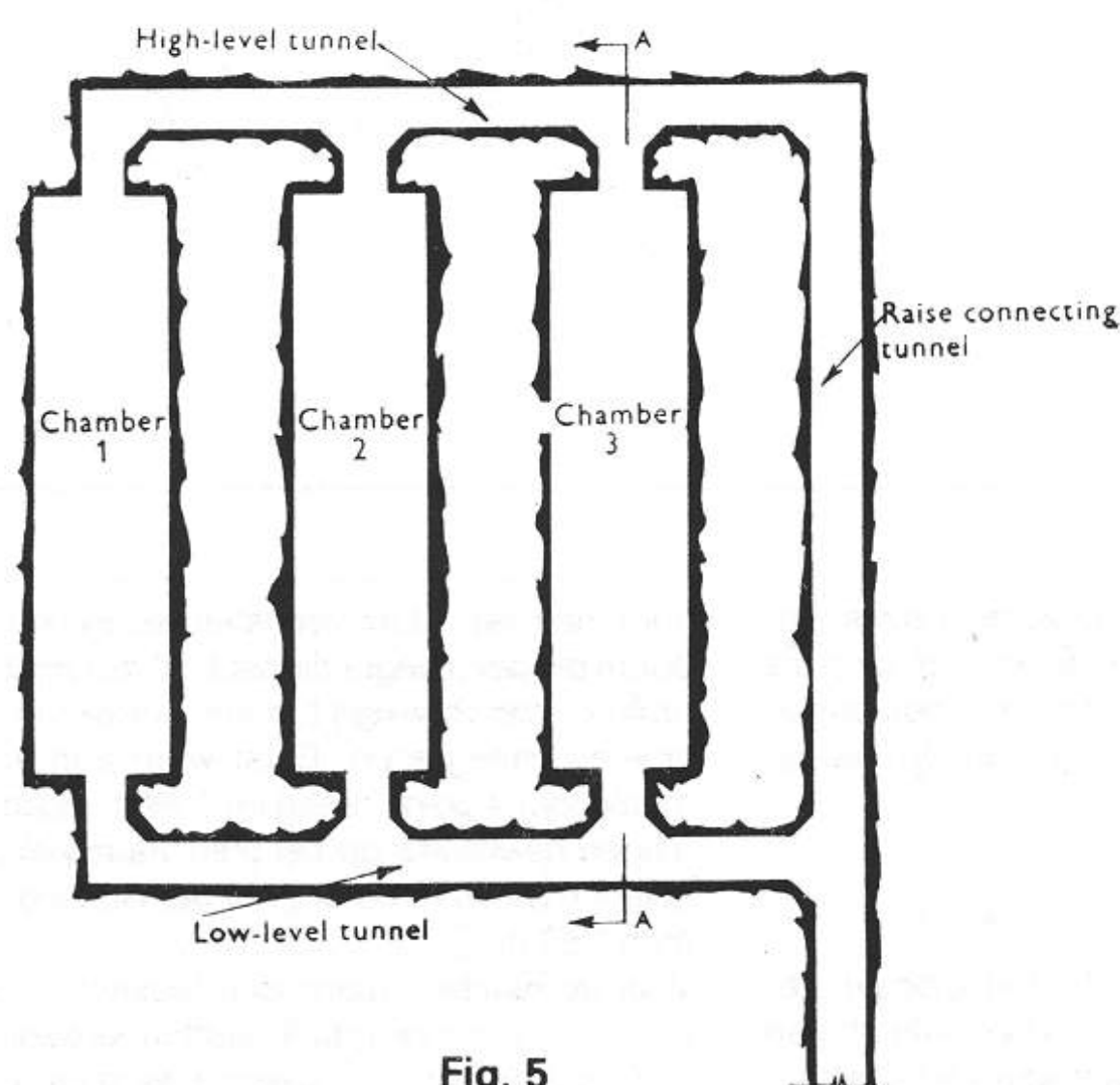


Fig. 5

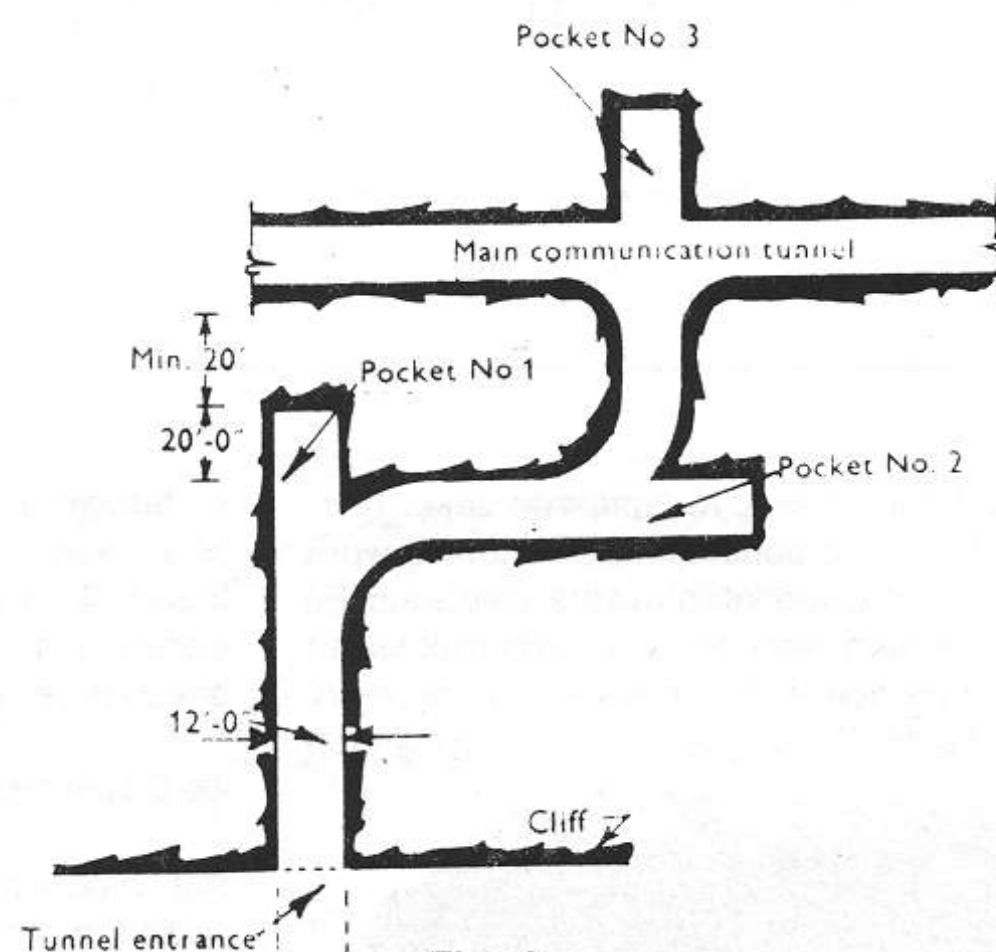


Fig. 6

meter kwam een parkeerstrook. Een aantal bij elkaar liggende ruimtes hadden een gelijksoortige bestemming, zoals onderkomens voor personeel, opslagplaatsen, wasserijen, enz. Al deze systemen waren onderling verbonden door verbindings-tunnels. Dit was een essentieel onderdeel van het ontwerp. De enige uitzondering hierop vormden de ruimtes bestemd voor de opslag van explosieven, olie, zout en drinkwater. Al deze tunnels werden uitgehouwen onder een minimale hellingshoek van 1% om een goede afwatering en om de afvoering van het uitgegraven puin te vergemakkelijken. De voertuigtunnels hadden een maximale hellingshoek van 12%.

Bij de plannen moest ook rekening worden gehouden met de aanleg van constructietunnels. Soms was het nodig, bijvoorbeeld bij de bouw van ruimtes met een hoge zoldering, op een hoger niveau constructietunnels aan te leggen, zodat eerst het bo-

venste deel van de ruimte kon worden uitgehouwen (Fig. 5).

De Water-riolerings- en andere voorzieningen

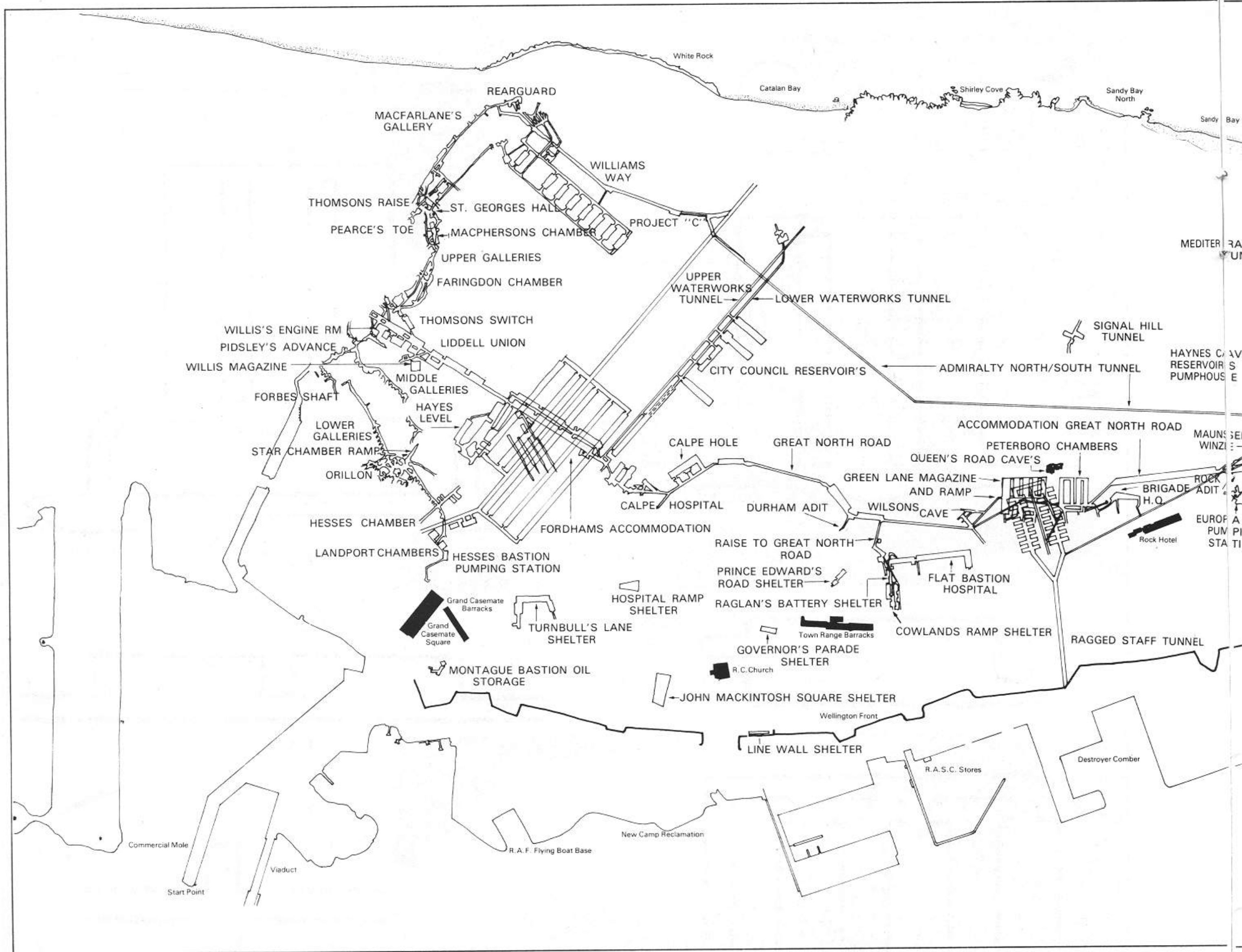
Het was van groot belang al bij de eerste planning rekening te houden met de aanleg van buizen voor de waterleiding, de olievoorziening en de riolering. Deze voorzieningen alsmede de elektriciteitskabels moesten allemaal via de hoofdtunnel lopen. Behalve voor de rioleringsbuizen die onder de grond moesten komen, werden er voor de andere voorzieningen verschillende methodes gebruikt. Het vastzetten van de buizen en kabels met betonnen klampen in de muur bleek in de vervoertunnel niet erg bevredigend te zijn, hoewel het in de voetgangerstunnel wel voldeed. In sommige tunnels werd in het midden een leiding onder de vloer gelegd. In de bredere tunnels kwam een verhoogd

voetpad waar de leidingen onder lagen.

De ventilatiekanalen vereisten speciale aandacht. In een van de grote tunnelformaties werd een apart ventilatiesysteem boven de hoofdruimtes uitgehouwen dat met korte kokers in verbinding stond met de zoldering, zodat een soort afzuigsysteem ontstond.

De bescherming tegen ontploffingen

De buiteningen van al de tunnels moesten beschermd worden tegen ontploffingen en vuurstralen. De eerste ontwerpen hadden hier geen rekening mee gehouden – de atoombom was toen nog niet bekend – maar later werden er twee soorten systemen toegepast die bescherming moesten bieden tegen luchtdrukgolven. In de kleinere voetgangerstunnel werden drie beschermingswanden



aangebracht die elkaar overlapt en zeker driekwart van de ingang bedekten. Een opening werd vrijgelaten voor het doorlaten van brancards e.d. Bij de hoofdingangen werden drie luchtdruknissen aangebracht die voertuigen moesten beschermen. De nissen die de luchtdruk golf moesten opvangen



Genie-personeel bezig gaten te boren voor het aanbrengen van springstoffen.

en terugkaatsen moesten zeker zo diep zijn als ze breed waren, en bij voorkeur twee keer zo diep als breed zijn. Bij het hoofdkwartier en in de personeel-onderkomens werden ook voorzieningen aangebracht tegen gasaanvallen.

De Constructie Methodes

Het grootste gedeelte van de tunnelbouw geschiedde op de normale manier, door drillboringen gevolgd door tot ontsteking brengen van springladingen. Voor het grote werk werden diamantboren gebruikt.

Voor de normale boringen werd de Holman S. L. G. Handdril gebruikt. Het boren gebeurde 'droog', een methode die algemeen als slecht bekend staat vanwege de voor de mijnwerkers schadelijke stofvorming. Röntgenstralen hadden echter aangetoond dat de kalksteen in Gibraltar weinig schadelijk was.

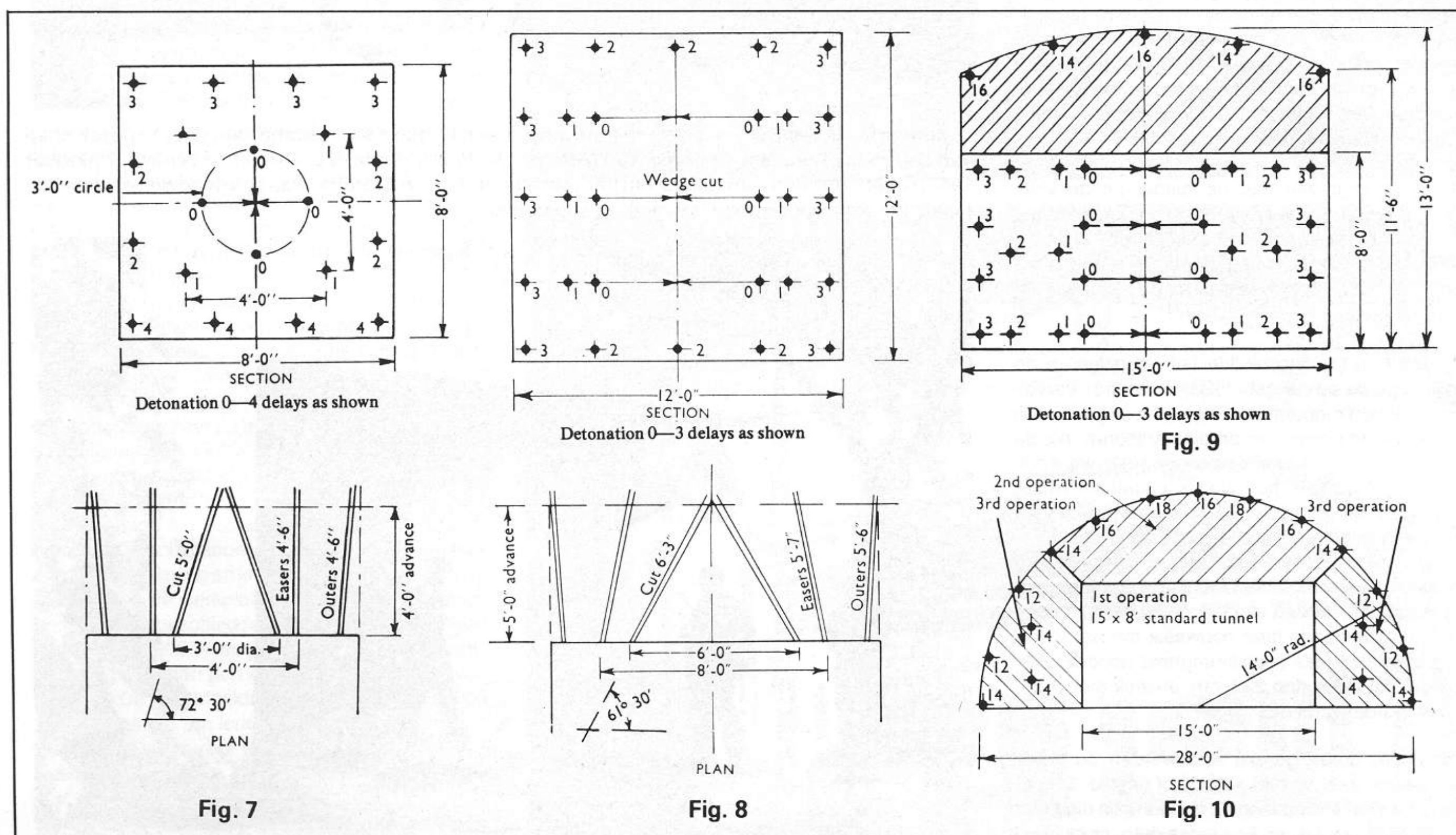
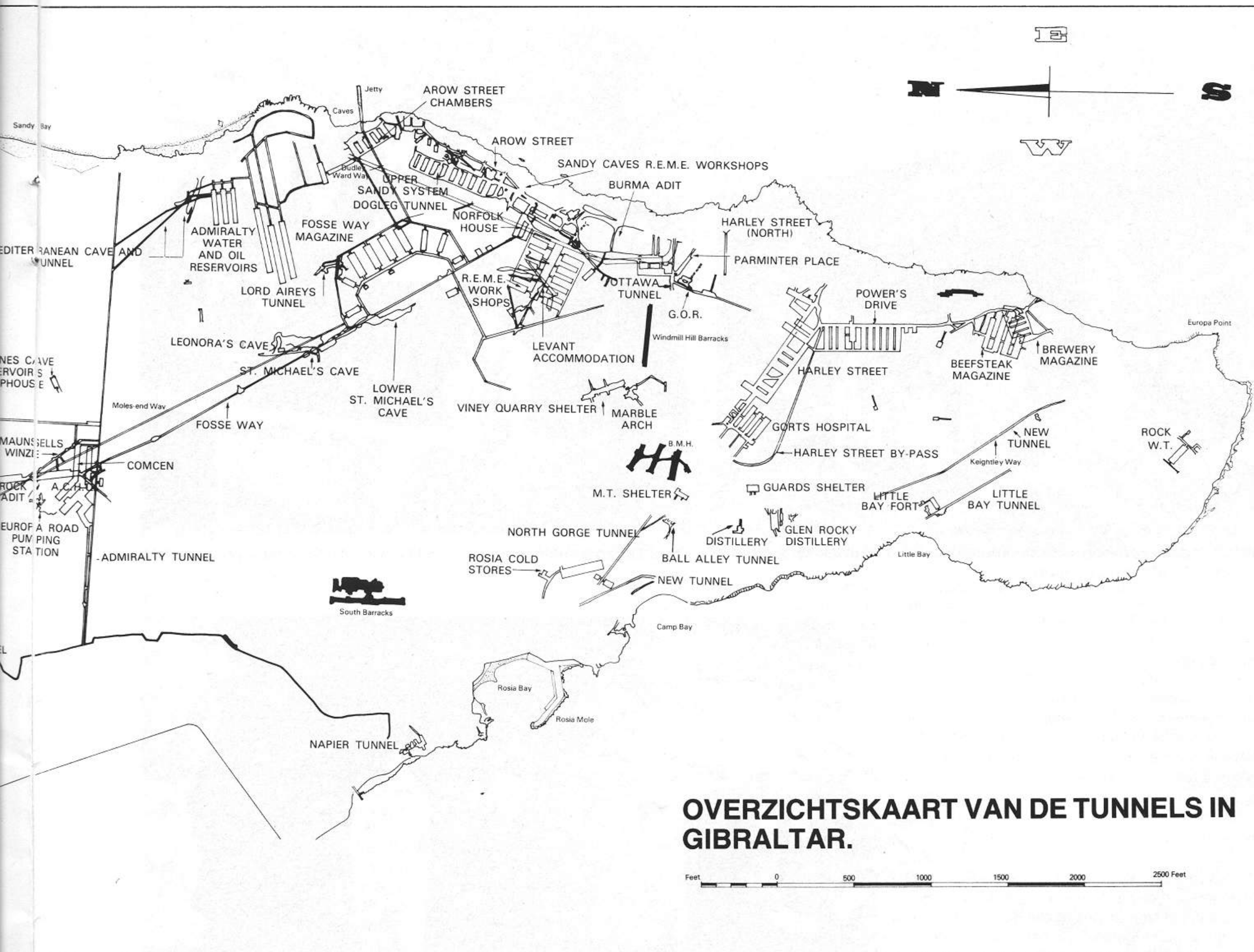
Oorspronkelijk werden stalen boren gebruikt. Later werd apparatuur gebruikt waarbij de steen werd gespleten. De boren werden met de hand bediend, maar konden ook met een klem worden vastgezet. Voor de bouw van de voetgangerstunnels, de voertuigtunnels en de ruimten met een spanwijdte van 8,4 m. waarin een Nissenhut zou worden geplaatst, werd voor elk een speciaal gatenpatroon geboord om de explosieven aan te brengen. (Fig. 7-10). De voetgangerstunnel met een doorsnede van 5,72 m² had een pyramidevormig gatenpatroon. Vier werklui uitgerust met twee boren vorderden gedurende hun dienst van acht uur 1,20 m. De tunnels met een

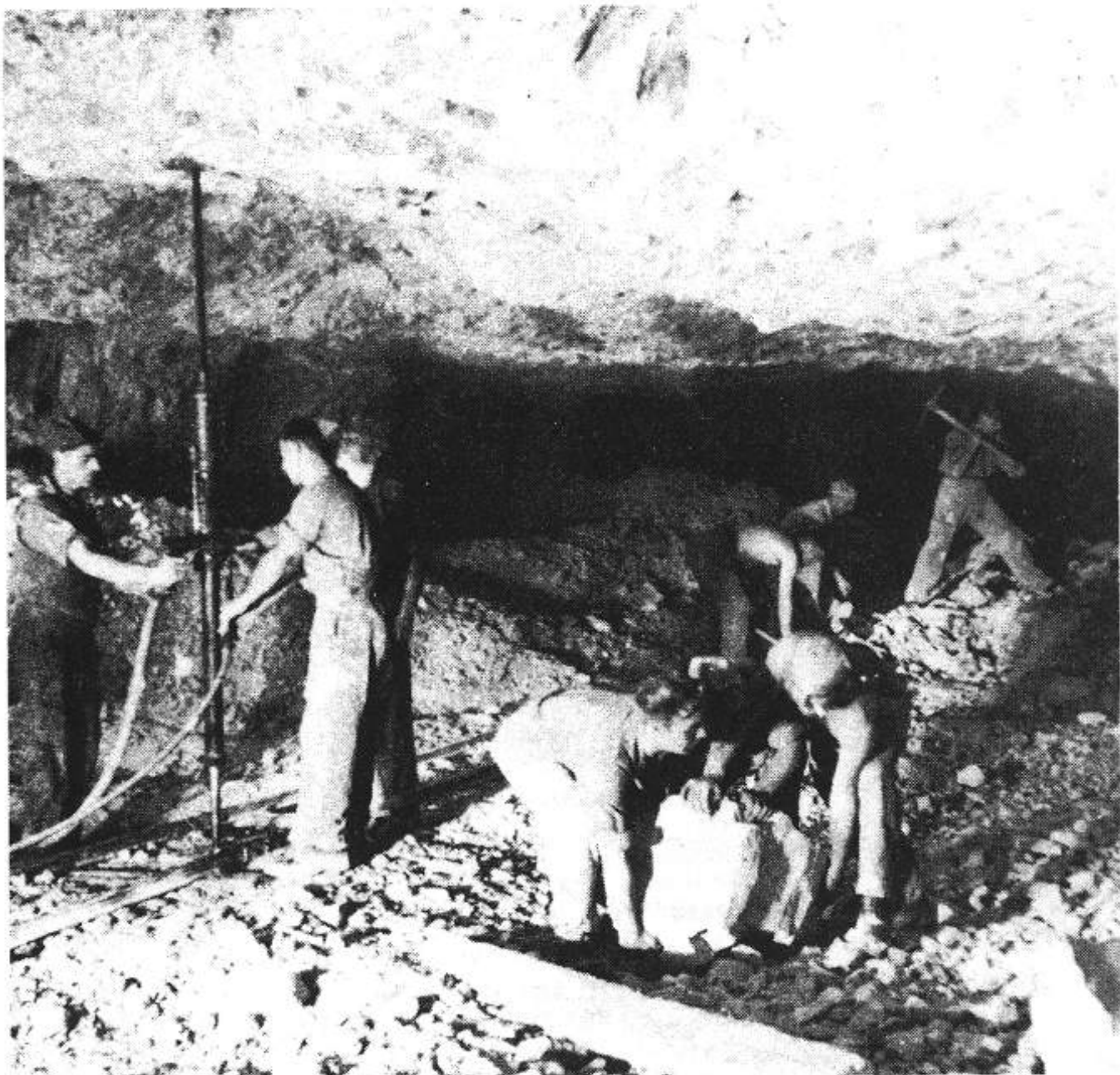
doorsnee van 13 m² vereisten zes werklui met drie boren die per ploegdienst 1,50 m. opschoten. De grotere, rechthoekige tunnels, werden in twee gedeelten uitgegraven. Eerst werd een tunnel gemaakt van 4,50 m. breed en 2,40 m. hoog. Daarna gingen de werklui op het puin staan om de hoger gelegen gaten te boren. Per dienstploeg vorderde men 1,50 m.

Voor de ruimten waarin een Nissenhut moest komen werd eerst een standaardtunnel gegraven van 4,50 m x 2,40 m. Vervolgens werd de achterkant opgeblazen, waarna staande op het puin verder werd geboord en tenslotte de zijkanalen werden opgeblazen. Hier werd een voortgang gemaakt van 2,40 m. per ploegdienst.

De ventilatie in de tunnels vond plaats langs natuurlijke weg, maar ook werd gebruik gemaakt van ventilatoren van het type Meco CF 3 die een diameter hadden van 30 centimeter en die samengeperste lucht door met canvas omwikkelde rubberen slangen van 28 cm. doorsnee naar de voorkant van de tunnel bliezen. In constructie-gangen tot 60 meter lengte was één ventilator voldoende; langere gangen, tot 540 m., hadden twee ventilatoren op ongeveer 30 tot 60 meter van de ingang die werden gebruikt om bedorven lucht af te voeren, terwijl een derde ventilator frisse lucht naar binnen blies.

Het puin werd in de tunnels verwijderd door met samengesperste lucht aangedreven werktuigen die op de cauville-baan reden. Nadat zij met puin waren gevuld werd dit overgeladen in een kiepwagentje met een standaard inhoud van 0,8 m³. Deze wagentjes konden worden gebruikt op hellingen tot





Genisten gebruiken een waterdrukboor voor het maken van de bovengaten om het plafond op te blazen.



De ladingen worden gereed gemaakt om in de geboorde gaten te worden gestopt.

5%. Voor steilere hellingen werd een wagentje ingezet van het type Homan waarmee de andere karretjes de helling op en af werden gesleept. De Holman kon hellingen nemen tot 14%. Het buiten de tunnels brengen van het puin geschiedde met mankracht of met een Hudson Diesel loc. Het puin werd buiten in containers gestort die 240 ton konden bevatten. Van daaruit werd het overgeladen op de vrachtwagens.

Diamantboren

Het boren van gaten voor het aanbrengen van explosieven met diamantboren geschiedde met boren van het type Boyles Model BBJV. Deze apparaten boorden gaten 3.75 centimeter in doorsnee en met een lengte van 42 m. Oorspronkelijk waren de boorijzers uitgerust met 9 karaats industrie-diamanten, later werd wolframcarbide gebruikt dat goede resultaten opleverde. Een waterpomp leverde tijdens de boorwerkzaamheden 500 liter per uur. Het werken met diamantboren werd toegepast voor het uitgraven van zeer grote ruimten, waarvoor twee methoden bestonden:

- (1) het uitgraven van de ruimte tot de volle breedte en vervolgens in opeenvolgende stadia de achterwand verwijderen.
- (2) het middendeel van de ruimte uitgraven tot de volle hoogte en daarna de zijanten uit-houwen.

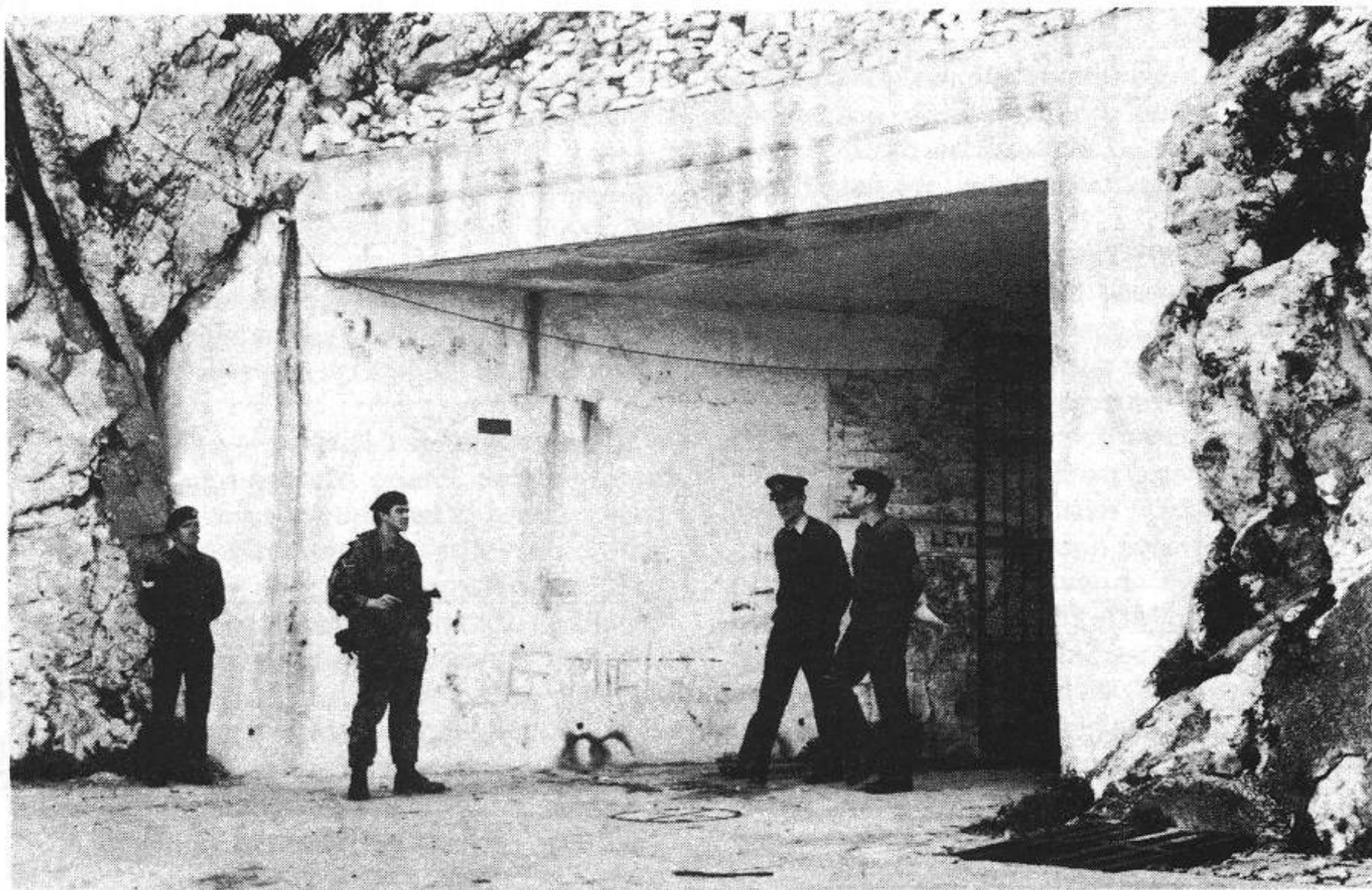
Bij methode (1) geschiedde het uitgraven tot de volle breedte op de gebruikelijke manier. Vervolgens werden rondom smalle gangen uitgehouwen om ruimte te geven aan de diamantboren. Als de tunnel langer dan 42 meter moest worden werd ook een smalle gang in het midden uitgehouwen. Bij tunnels tot 42 meter werd één gang gebruikt voor het boren en de andere voor inspectiewerk.

De gelijkmatige samenstelling van het gesteente maakte nauwkeurig boren mogelijk waardoor goede resultaten werden verkregen. Bij het uitgraven van ruimten waarin later bouwsels moesten worden opgericht was nauwkeurigheid noodzakelijk. Elk gat dat meer dan 22.5 cm. afweek moest opnieuw worden geboord.

Nadat het boren gereed was werden de gaten schoongemaakt en met springstof gevuld. De patronen waren 45 cm. lang en hadden een diameter van 3.75 of van 3.0 cm. Er werden detonators No. 0



Luitenant G. W. Dallison maakte een foto van generaal Mason-MacFarlane toen deze in gezelschap van de Franse Resident-Generaal van Marokko, M. Puaux de Hays Level-tunnel verliet (17 oktober 1943) (IWM). Norman Cummings van het Toeristenbureau in Gibraltar was zo vriendelijk op dezelfde plaats ter vergelijking deze foto voor ons te nemen.



gebruikt die zorgden voor ogenblikkelijk ontsteking en die aan beide einden van de lading waren aangebracht. Het tot ontsteking brengen geschiedde electrisch. Voor elke kubieke meter rots was ongeveer 250 gram explosieven benodigd. De tonnages die ontploften liepen uiteen van 4000 tot 10.000 ton. Bij het diamantboren kwamen zeer grote keien los en om deze te verwijderen werden in de tunnels graafmachines gebruikt met een vermogen van drie en zes kubieke meter, die het puin direct in de vrachtwagens storten.

De Inrichting van de Tunnels

De ruimten in de tunnels waren niet geschikt als woonverblijf of opslagplaats als ze van binnen niet werden 'gestoffeerd'. Men achtte het beter om in de tunnels lichte bouwsels op te trekken met een afstand rondom tot een tunnelwand van tenminste 60 cm., dan de tunnelwand zelf te bepleisteren en waterdicht te maken. De ruimte tussen de wand van het bouwsel en de tunnelwand was breed genoeg voor een man om zich vrijelijk te bewegen. In de wanden en in het dak van de grote bouwsels werden daarom deuren gemaakt om van daaruit regelmatig de wanden en de zoldering van de tunnel te kunnen inspecteren.

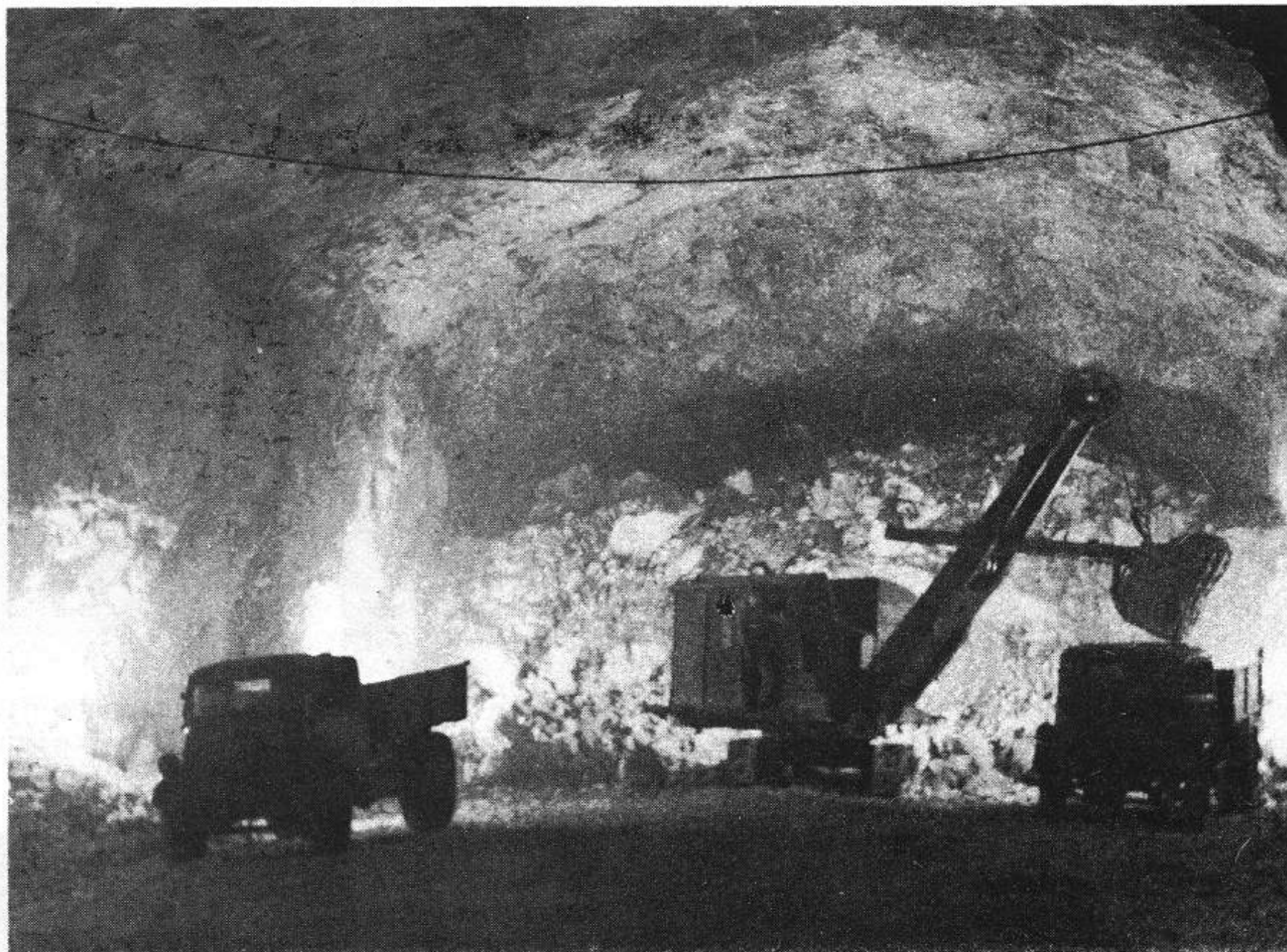
In de vochtige toestand die in de tunnels heerste had golfijzer maar een korte levensduur. Tests hadden aangetoond dat ook asbest door het uit de rots sijpelende water zou worden aangetast. Daarom werden alle bouwsels bekleed met geribd asfaltpapier. Standaard legerhutten werden gebruikt voor personeelsonderkomens en voor normale opslag. De voor en achterzijde waren echter van betonblokken in plaats van het gebruikelijke hout. Speciale bouwsels zoals het hospitaal, wasserijen, krachtstations en voorraadruimten voor radio- en radarapparatuur kregen geheel betonnen wanden en een dak van golfplaat. Met deze constructie werden bevredigende resultaten bereikt.

Een van de grootste problemen bij het inrichten en bij het gebruik van de tunnels was de hoge vochtigheidsgraad. De ventilatie van de tunnels geschiedde op natuurlijke wijze en was voldoende als een bij elkaar behorend geheel van ruimten niet volledig was bezet. Was dit wel het geval dan moesten ventilatoren worden gebruikt en een luchtfiltersysteem. Lucht werd aangevoerd in hoeveelheden van 1 m³/min per man voor normale ventilatie. Via het luchtfiltersysteem was dit 0.2 m³/min. Aangezien de algemene vochtigheid in de tunnels 90-95% was en in sommige gevallen zelfs 98%, kwam in alle ruimten condensvorming voor, een verschijnsel dat eenvoudig moest worden geaccepteerd. Speciale bouwsels werden electrisch verwarmd. Dit bleek zeer bevredigend te werken bij het drooghouden van de bouwsels. Het hospitaal moest echter worden voorzien van een volledig airconditioningsysteem.

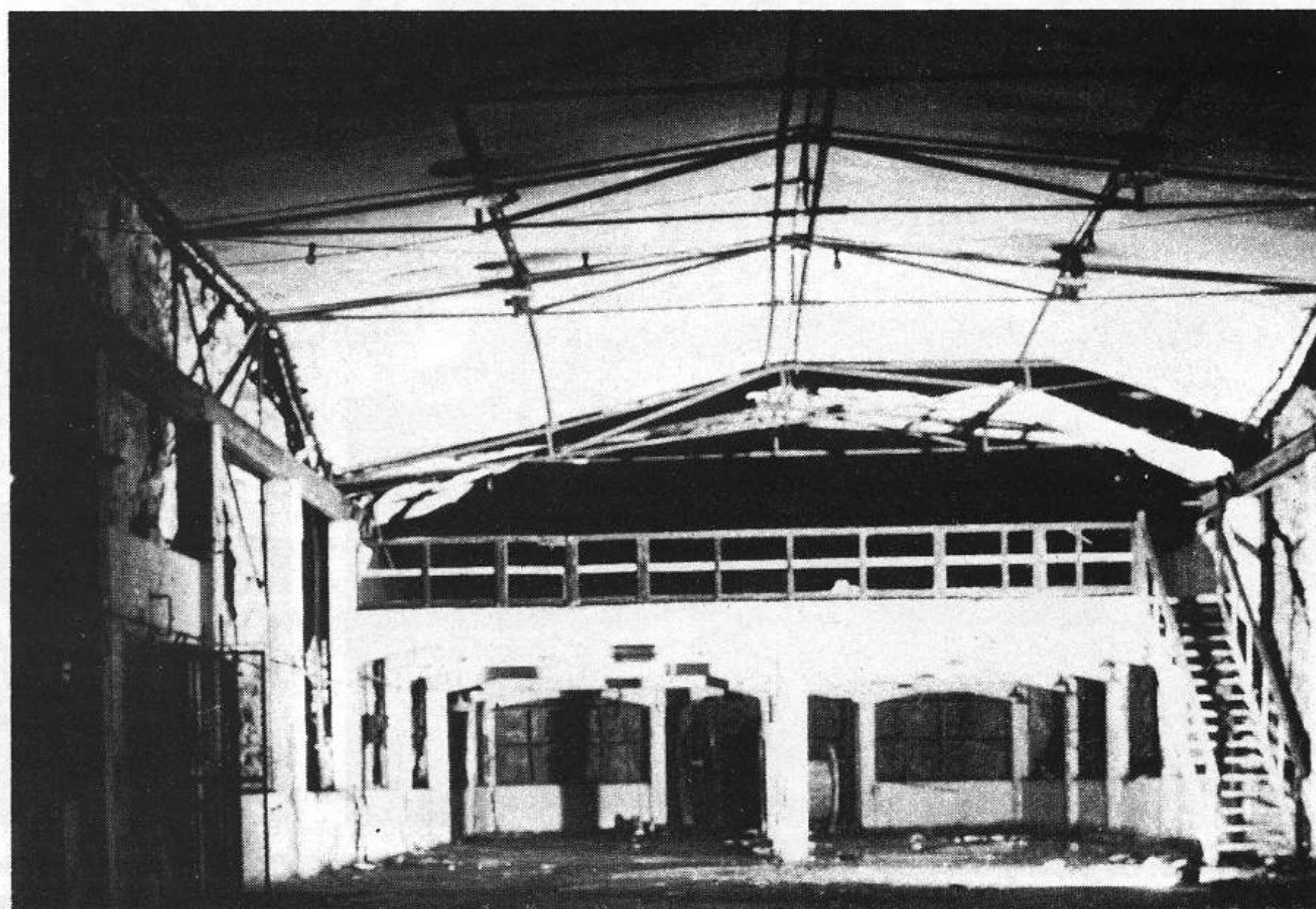
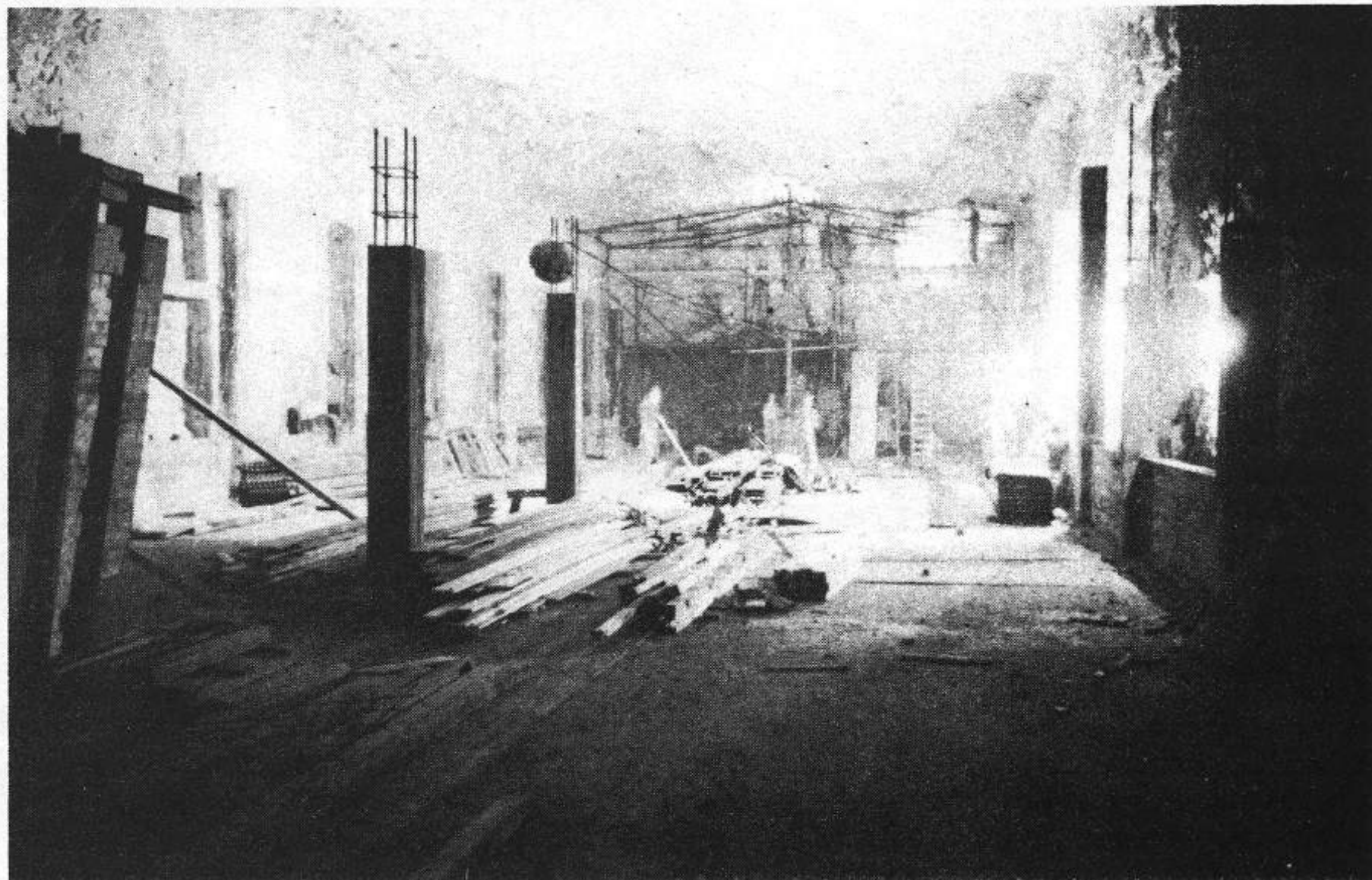
De hoofdtunnels hoefden niet te worden afgewerkt, behalve bij de ingang over een lengte van 12 tot 15 meter of op plaatsen waar de rots scheuren vertoonde. Op deze plaatsen werd de wand afgewerkt met gewapend beton.

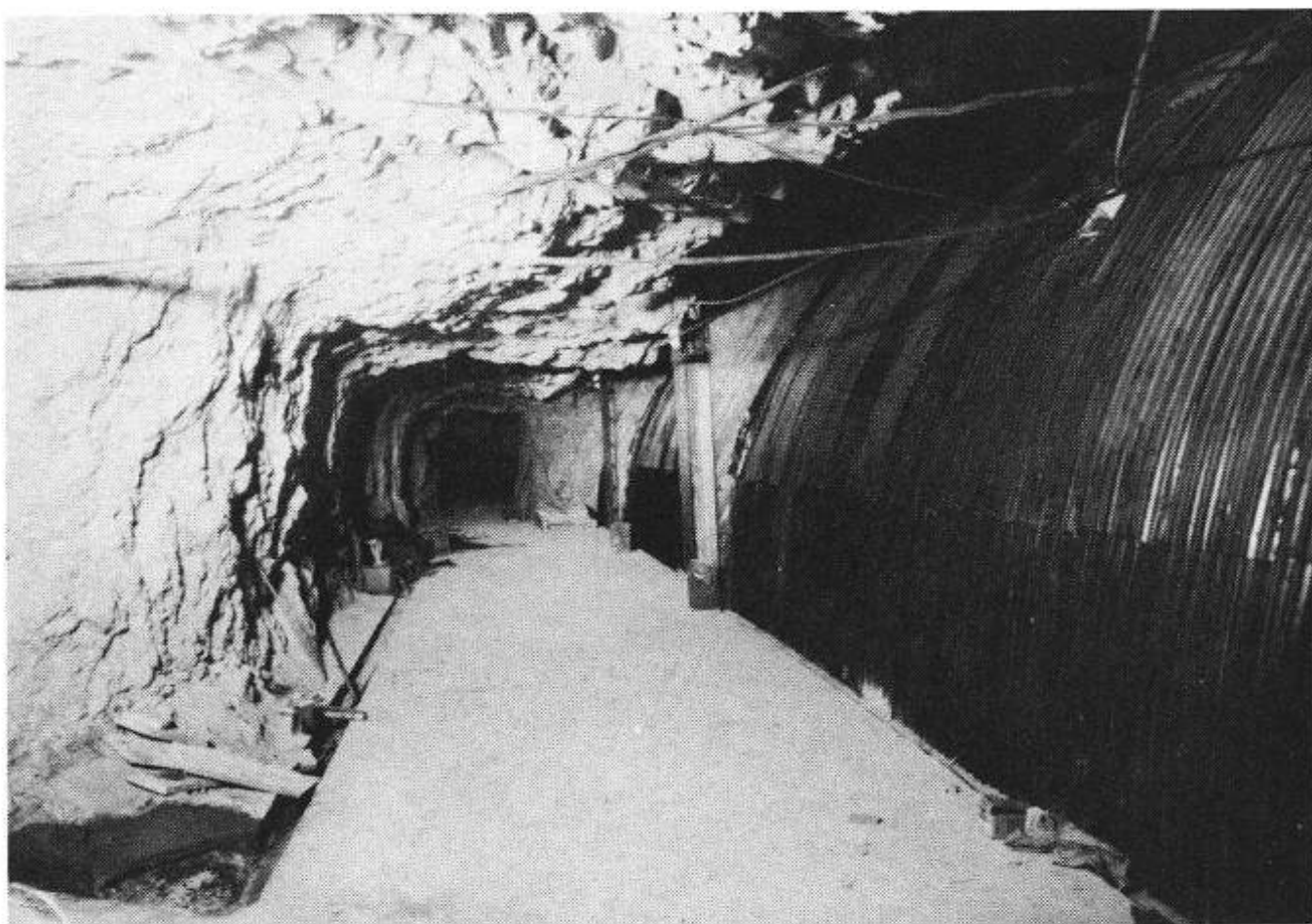
Het gehele jaar heerste in de tunnels een constante temperatuur van 17 °C, zodat electrische verwarming alleen noodzakelijk was in de speciale gebouwen. De electriciteit werd opgewekt door vier krachtstations met een totaal vermogen van 1.200 Kw. Deze krachtstations zorgden voor de verlichting, de verwarming en leverden electriciteit voor de machines in de werkplaatsen. De verlichting in de hoofdtunnels geschiedde met waterdichte fittingen voorzien van 100 W lampen. Vers- en zoutwaterreservoirs bevonden zich in de rots bij elk geheel van ruimten. De gemiddelde capaciteit was 450.000 liter, voldoende om iedere man dagelijks te voorzien van 10 liter vers water en ruim 20 liter zout water.

Het eind van de oorlog betekende niet het einde van de tunnelbouw op Gibraltar. Van de thans

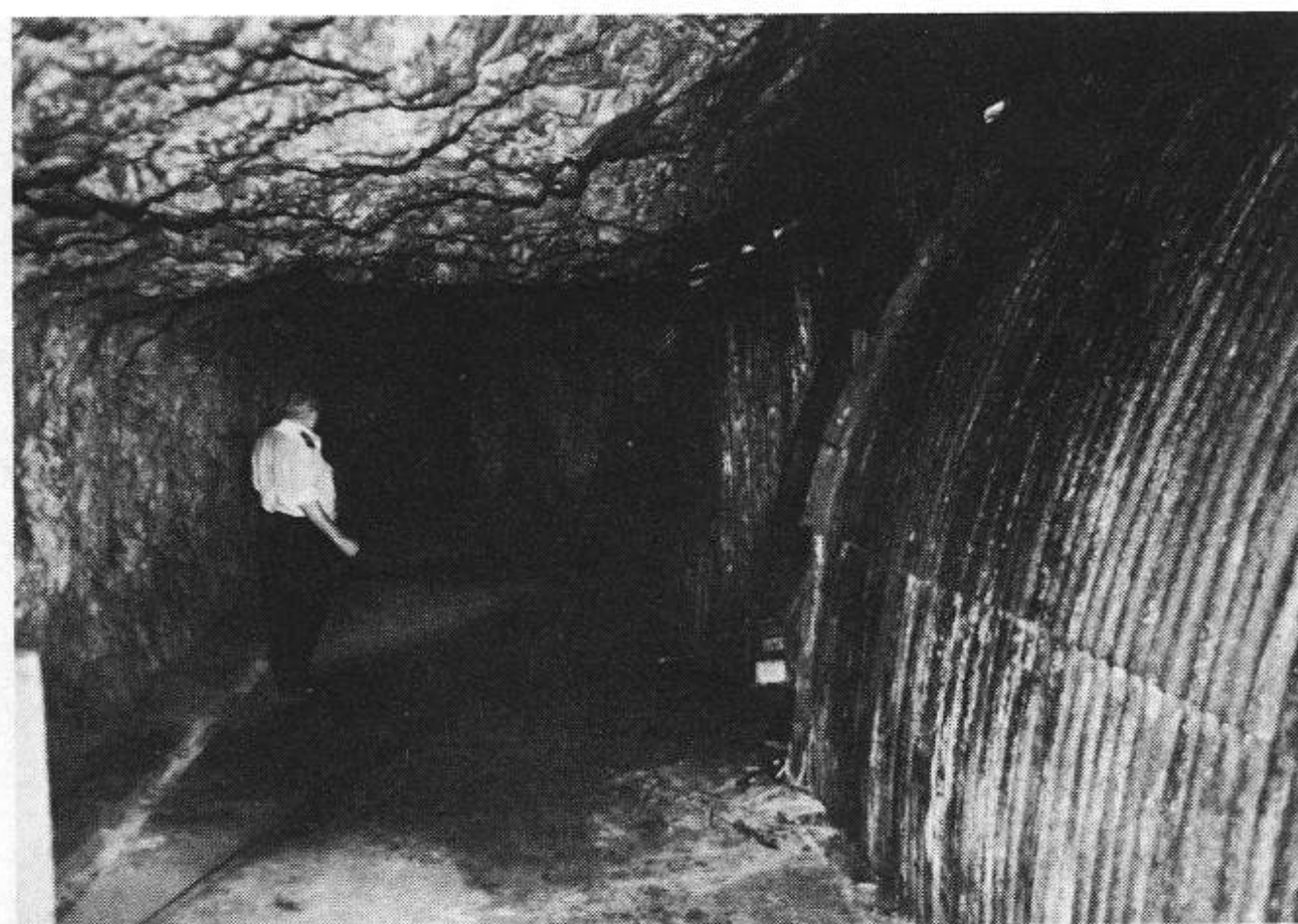


Drie stadia tijdens de bouw van de ruimte voor de Royal Electrical and Mechanical Engineers (REME). Boven: Het beginstadium en (onder) het afwerken van de tunnel. Geheel onder: Norman Cumming's foto van de thans ontredde ruimte.

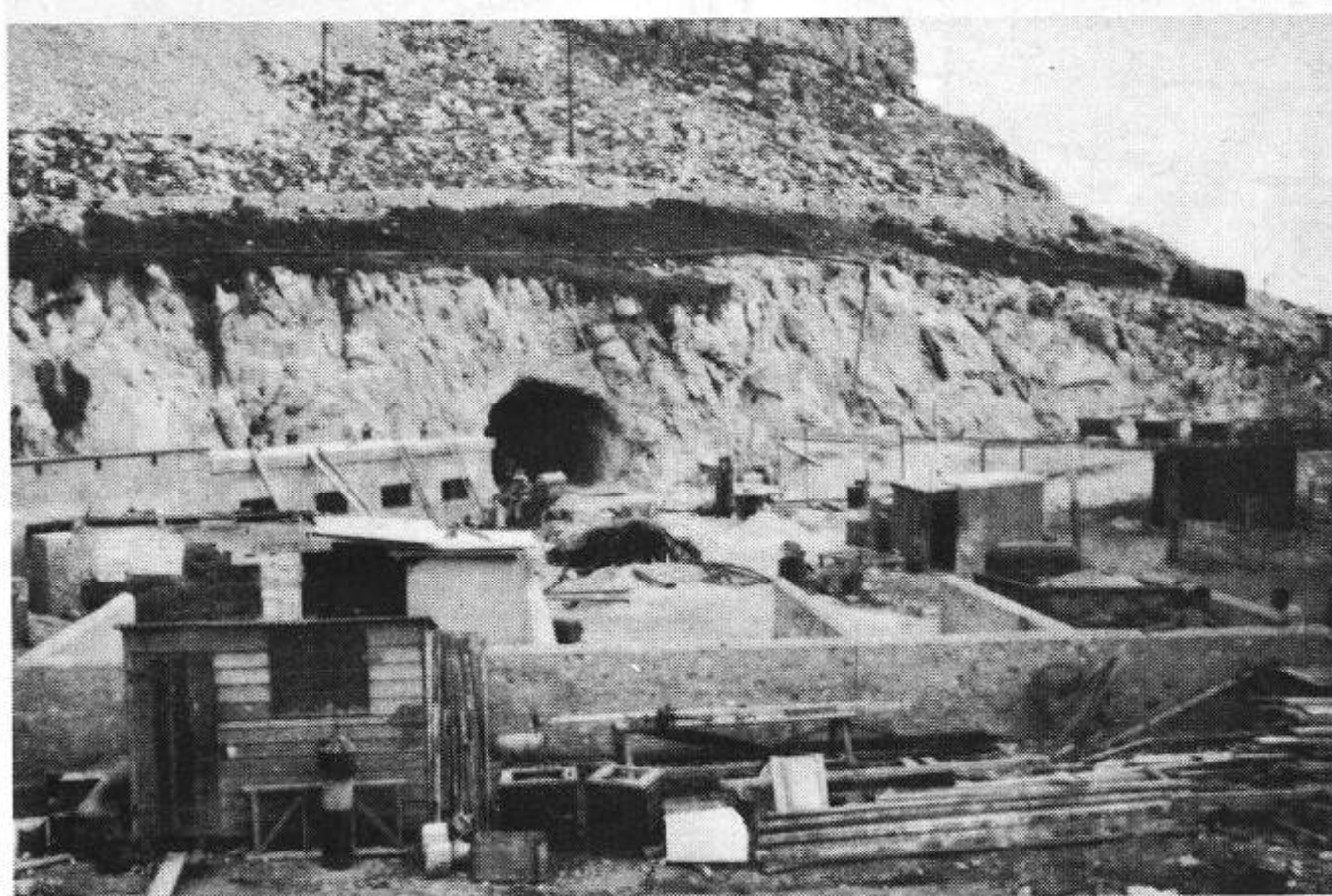
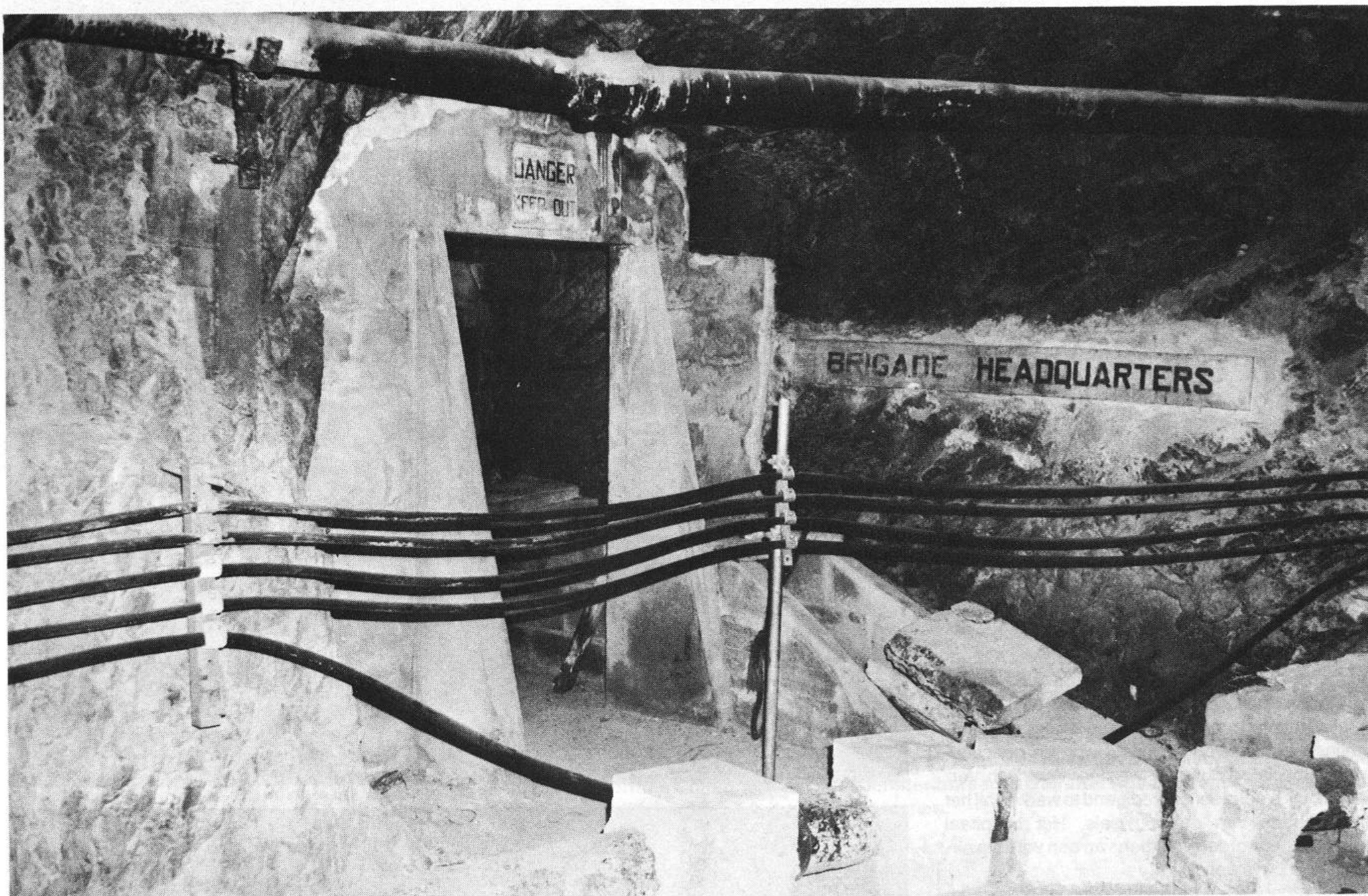




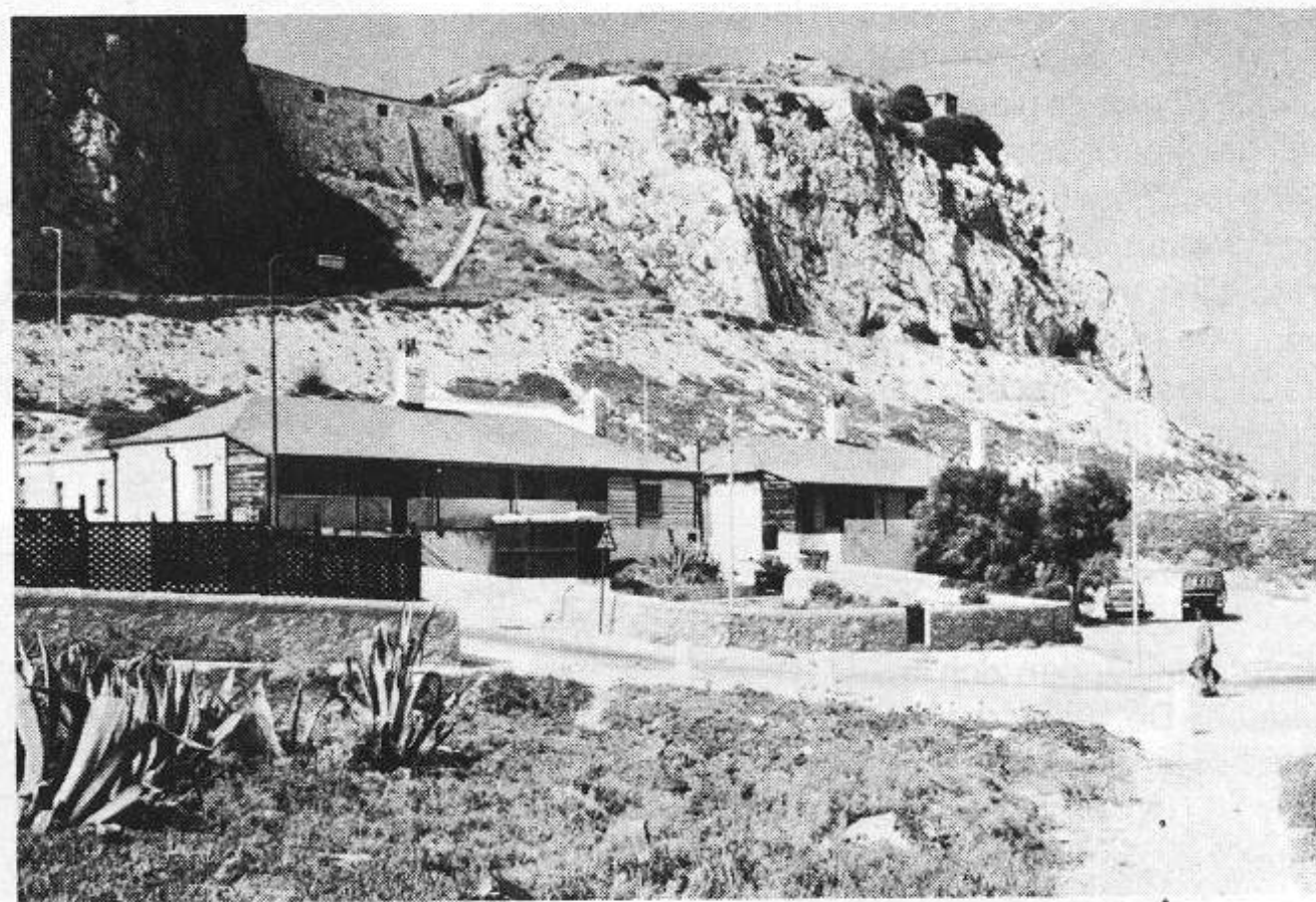
Het Brigade Hoofdkwartier – toen en nu. Boven links: Een van de Nissen-hutten van het Hoofdkwartier diep onder de rots bij Green Lane, gefotografeerd in oktober 1942 (IWM). Boven rechts: Sergeant Trimming van de



Veiligheidspolitie in Gibraltar laat in juli 1977 de nu vervallende hut zien. Onder: De ingang vandaag.



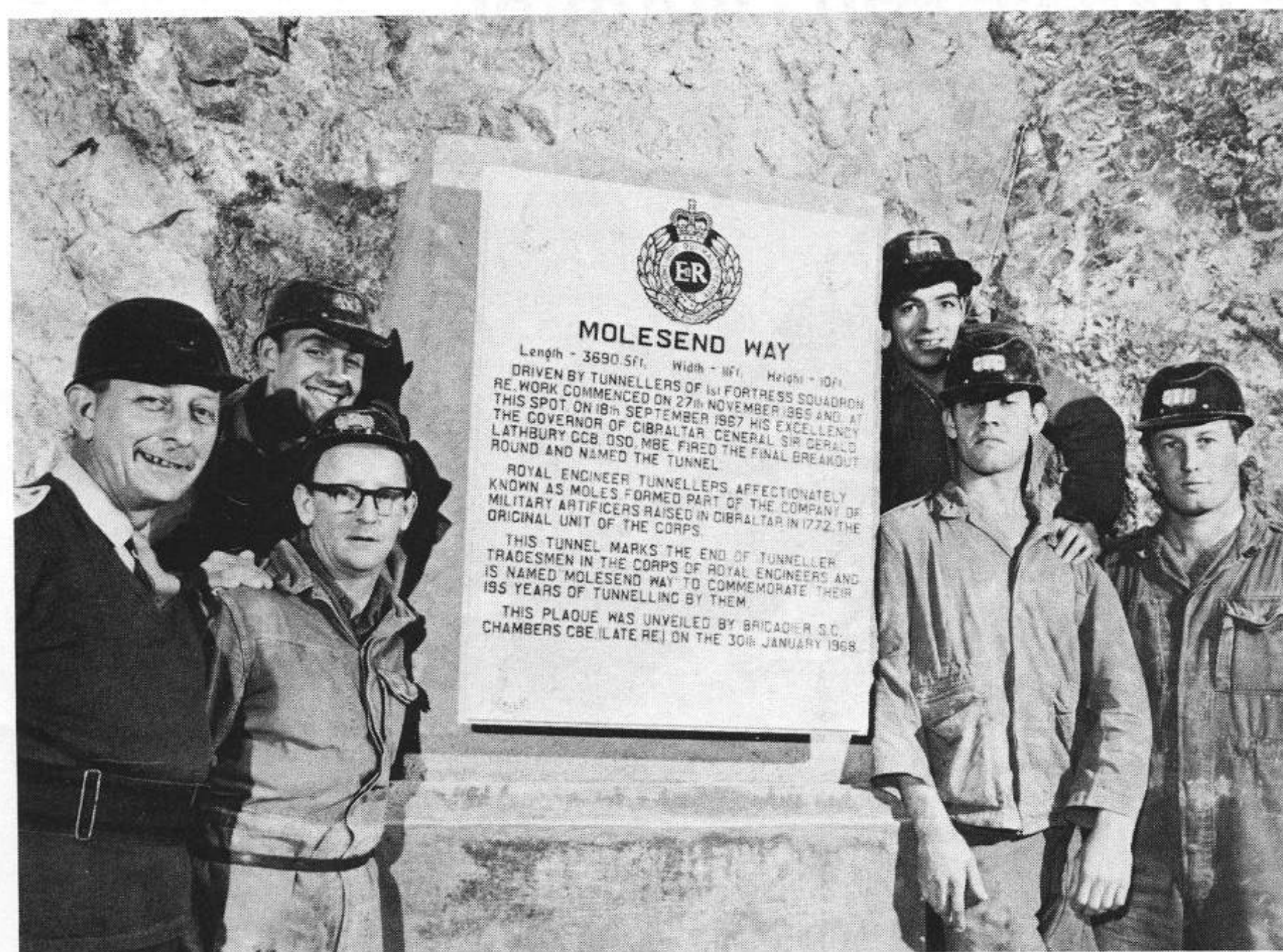
Boven links: De steengroeve bij Dead Man's Hole, gefotografeerd op 2 oktober 1942. De groeve lag naast de Keighley Way-tunnel (IWM).



Boven rechts: Waareens zoeklichten stonden, staan nu huizen. De tunnel-ingang is dichtgemaakt.



Boven: Great North Road die nog steeds voor militair verkeer wordt gebruikt. Onder: De plaquette aangebracht bij de laatste tunnel die door de Genie werd gebouwd.



bestaande 54 kilometer werd de laatste tunnel – Molesend Way – in 1968 voltooid.

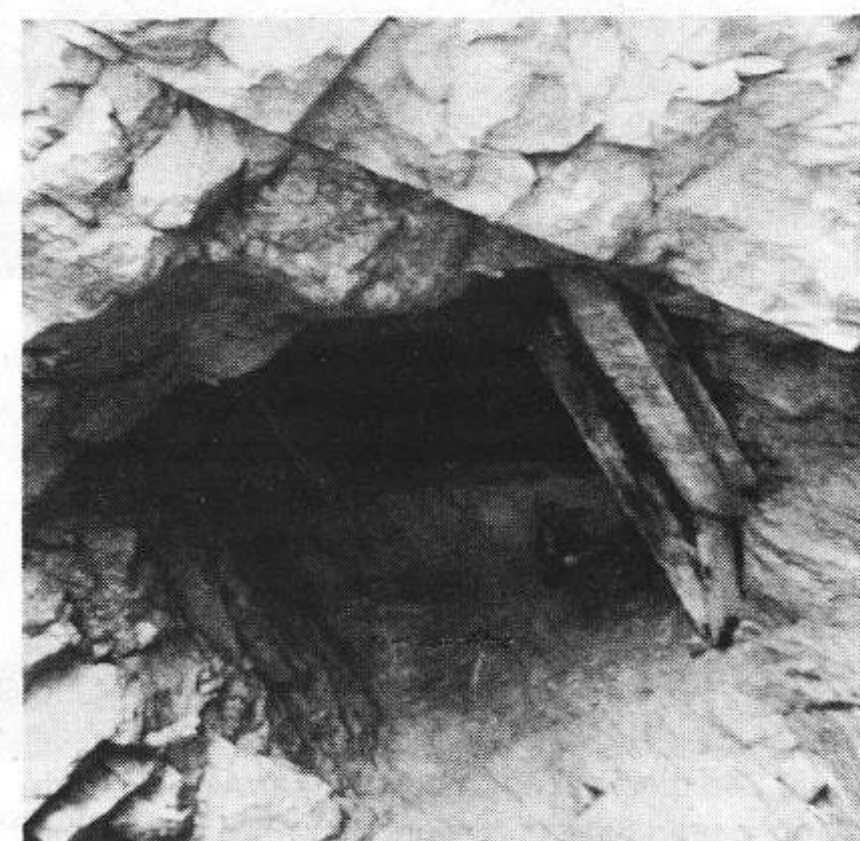
Wij zijn dank verschuldigd aan het Hoofdkwartier van de vesting op Gibraltar voor de toestemming om, voor het eerst, de eertijds geheime kaart waarop het hele tunnelplan voorkomt, te mogen reproduceren.

De vroegere uitgravingen van de Upper Galleries – de schietgaten voor de kanonnen van waaruit men thans het vliegveld kan overzien – zijn thans voor het publiek toegankelijk tegen een kleine vergoeding. De Keightley Way Tunnel is thans een weg

voor eenrichtingsverkeer waardoor een korte verbinding is ontstaan tussen Europa Flats en Rosia Bay. De tunnels staan nog steeds onder toezicht van het leger. De Public Relations officier van het Hoofdkwartier, Kapitein Steve Coltman, was echter zo vriendelijk een tocht voor ons te arrangeren langs de punten die we ter vergelijking wilden fotograferen.

Voordat wij Gibraltar bezochten hadden wij geen idee van de grootte en de uitgebreidheid van de ondergrondse werken en wij waren verbaasd te ontdekken dat al de verbindingstunnels met een

landrover konden worden gepasseerd. Even be-
zijden Great North Road, waar zich in de rots het
Brigade Hoofdkwartier bevond, het zenuwcentrum
tijdens de oorlog, ligt nu een verzameling
roestende Nissenhutten, hoewel sommige ruim-
ten nog in gebruik zijn. Andere tunnels zijn thans
gesloten omdat ze niet veilig meer worden geacht.
Kapitein Coltman had reeds ontdekt dat het me-
rendeel van onze foto's van de tunnelbouw was
gemaakt in Monkey's Cave – een ondergronds
hospitaal voor herstellenden dat in 1942 gereed
kwam en bij de zuid-oostelijke hoek van de Rots
ligt. Onder het hospitaal leidt een steile trap naar
de klippen van Governor's Beach, een afgelegen
kleine inham (thans in gebruik voor schietoefenin-
gen met scherpe patronen) vanwaar de Gouver-
neur van Gibraltar ontsnapt zou zijn als de vesting
zou zijn gevallen. De ingang van de vluchttunnel,
hoewel deze in 1948 met cement werd dichtge-
maakt, is thans nog zichtbaar onder een overhan-
gende rotswand waaronder zich een roestende
meerpaal bevindt waarbij de onderzeeboot die de
Gouverneur had moeten meenemen, voor anker
zou zijn gegaan.





Operatie Felix – De invasie van Gibraltar

Op 3 juli 1940, voerde de Royal Navy een beschieting uit op de Franse vloot in Mers-el-Kebir, de marinehaven van Oran in Noord-Afrika, om te voorkomen dat ook maar één Frans schip door de Duitse marine zou worden gebruikt. Deze aanval deed Duitse marine autoriteiten inzien dat een operatie op grote schaal onmogelijk was zolang de Britten op Gibraltar zaten. (De actie leidde eveneens tot de eerste luchtaanval op de Rots; niet door vliegtuigen van de Asmogendheden maar door de luchtmacht van de Franse Vichy-regering.) Binnen enkele dagen waren de Duitsers druk bezig plannen te ontwerpen om Gibraltar te veroveren en op 12 juli was het eerste plan voor een invasie gereed.

Men beseftte dat de operatie moeilijk zou zijn, daarom werd er besloten een verkenningsgroep via neutraal Spanje naar Gibraltar te zenden om zoveel mogelijk informatie in te winnen over de defensie van de Britten. Op 22 juli ging het gezelschap op weg in burgerkleding en met valse paspoorten, terwijl via verschillende routes naar Madrid werd gereisd. Vooraanstaande leden van de groep waren kolonel Hans Mikosch en kapitein Rudolf Witzig die beide het Ritterkreuz hadden gekregen voor hun succesvolle aanval op het Belgische fort Eben-Emael in mei 1940. De leider van de groep was admiraal Canaris, chef van de Duitse geheime dienst (de Abwehr), die bij aankomst in Madrid contact legde met zijn Spaanse medewerker.

Op een bijeenkomst met de Spaanse minister van Oorlog en leden van diens staf zette admiraal Canaris het doel van zijn bezoek uiteen en gaf hij mededeling van de voorgenomen aanval op Gibraltar. Hij verzocht om Spaanse medewerking bij het in kaart brengen van het Britse verdedigingsstelsel op de Rots. Generaal Franco was echter niet erg geestdriftig over de plannen toen de Duitsers hem later op de dag bezochten.

Op de 24e ging het gezelschap naar Algeciras, de Spaanse stad tegenover Gibraltar aan de Baai van



Geheel boven: Een Valentine rijdt in zuidwaartse richting op de Europe Advance Road, januari 1943 (IWM). Boven: Ongeveer dezelfde plaats thans.

Algeciras. Reina Christina, het enige hotel in de wijde omtrek, verschaftte niet alleen onderdak aan de Duitse gasten maar het vormde met zijn balkons ook een prachtige uitkijkpost om Gibraltar te observeren. Duitse inlichtingenposten werden geïnstalleerd in vier aan zee liggende huizen langs de weg tussen Algeciras en La Linea – Villa Leon, San Buis, Villa Isabel en Haus Keller –. In Gibraltar kreeg de weg al gauw de bijnaam 'Spy Row'.

Vanuit het stafkwartier van de Spaanse commandant in La Linea observeerde de groep de imposante noordkant van de Rots, terwijl de westelijke kant bekeken werd vanuit de vuurtoren van Punta Camero. Ondertussen inspecteerde kolonel Mikosch zorgvuldig de neutrale zone. Hij vloog daarvoor met de Spaanse lijndienst van Sevilla naar Ceuta,

waarbij het vliegtuig van het normale vluchtplan afweek om dicht langs Gibraltar te kunnen scheren.

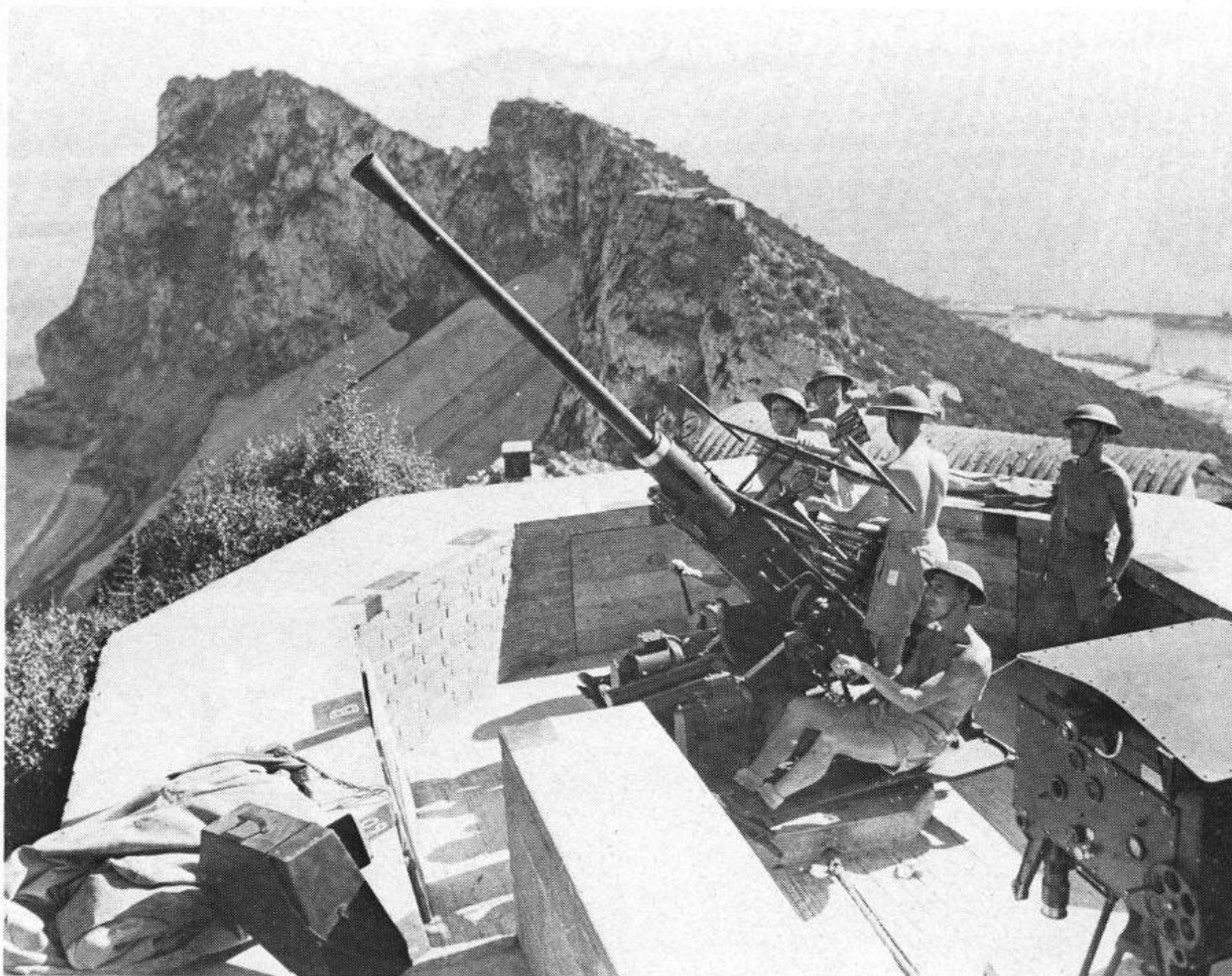
Toen men op 27 juli bijeen kwam om de resultaten van al deze observaties samen te vatten was de uitkomst niet bemoedigend. Niet alleen was men niet zeker van de medewerking van de Spanjaarden, maar men kwam ook tot de ontdekking dat een verrassingsaanval onmogelijk was. De steile hellingen en de onregelmatige windval sloten het gebruik van luchtlandingstroepen uit. Voor een aanval vanuit het binnenland zou het smalle schiereiland een groot obstakel zijn. Niet alleen lagen er mijnen maar het kon ook vanuit verschillende hoeken met kanonvuur worden bestreken. Nog erger was het gebrek aan goede verbindingen voor de

troepen die vanuit Spanje zouden komen. Het Spaanse spoorwegnet had een andere spoorbreedte dan Frankrijk, wat betekende dat aan de grens alles zou moeten worden overgeladen, en omdat alle zuidelijke lijnen via Madrid liepen zou het onmogelijk zijn de operatie geheim te houden. Als men inplaats daarvan de slechte Spaanse wegen zou gebruiken zou men volgens berekeningen voor de 1.200 km lange tocht van de Franse grens tot Gibraltar zes tot acht weken nodig hebben.

Een meer gedetailleerd plan werd gemaakt nadat de groep terug was in Berlijn. De noordwest hoek werd beschouwd als het beste punt om aan te vallen hoewel het zwaar versterkt was. De minimum sterkte van de aanvalsmacht werd berekend op twee infanterieregimenten, waarvan er één uit bergtroepen moest bestaan, verder een genie-bataljon, twee genie-gevechtsbataljons met een eskadron op afstand te bedienen en met explosieven volgestopte Goliath tanks en een speciale mijnopruimingscompagnie. De artillerie zou elf of twaalf regimenten moeten leveren met een totaal van 167 stukken geschut om een overmacht van drie op één te bereiken. Hierbij waren inbegrepen stukken van 21 cm (Moerser) en 88 mm luchtdoelgeschut. Deze zouden de laaggeplaatste Britse geschutsofstellingen aan de noordkant onder direct vuur moeten nemen.

Een levendige beschrijving hoe men dacht dat de aanval zou verlopen kreeg de Amerikaanse professor in de geschiedenis, Charles B. Burdick te horen toen hij bezig was materiaal te verzamelen voor zijn boek *Germany's Military Strategy and Spain in World War II*, uitgegeven in 1968 bij de Syracuse University Press. Zijn informanten waren verschillende Duitsers, onder wie kolonel Mikosch en kapitein Witzig.

'De artillerie zou beginnen met een korte dertig minuten durende inleidende beschieting op de stellingen van het Britse luchtdoelgeschut en op alle marineschepen die binnen schootsbereik lagen. Na het beëindigen van de beschieting zouden zware duikbommenwerpers het noordelijk deel van de stad plat bombarderen, de tunnelingangen versperren en elk marineschip dat het artillerievuur overleefd had tot zinken brengen. Luchtdoelgeschut dat de moed zou hebben om de vliegtuigen te beschieten zouden onder vuur worden genomen door speciaal daarvoor bestemd Duits geschut. Na het bombardement zouden Duitse batterijen de beschietingen hervatten en de verdedigingswerken en de uitkijkposten onder vuur nemen. Met de beschietingen zou men proberen de verdedigers zo effectief mogelijk uit te schakelen en hun het zicht op de situatie te ontnemen. Kort nadat de hele artillerie zijn kracht zou hebben getoond, zouden er



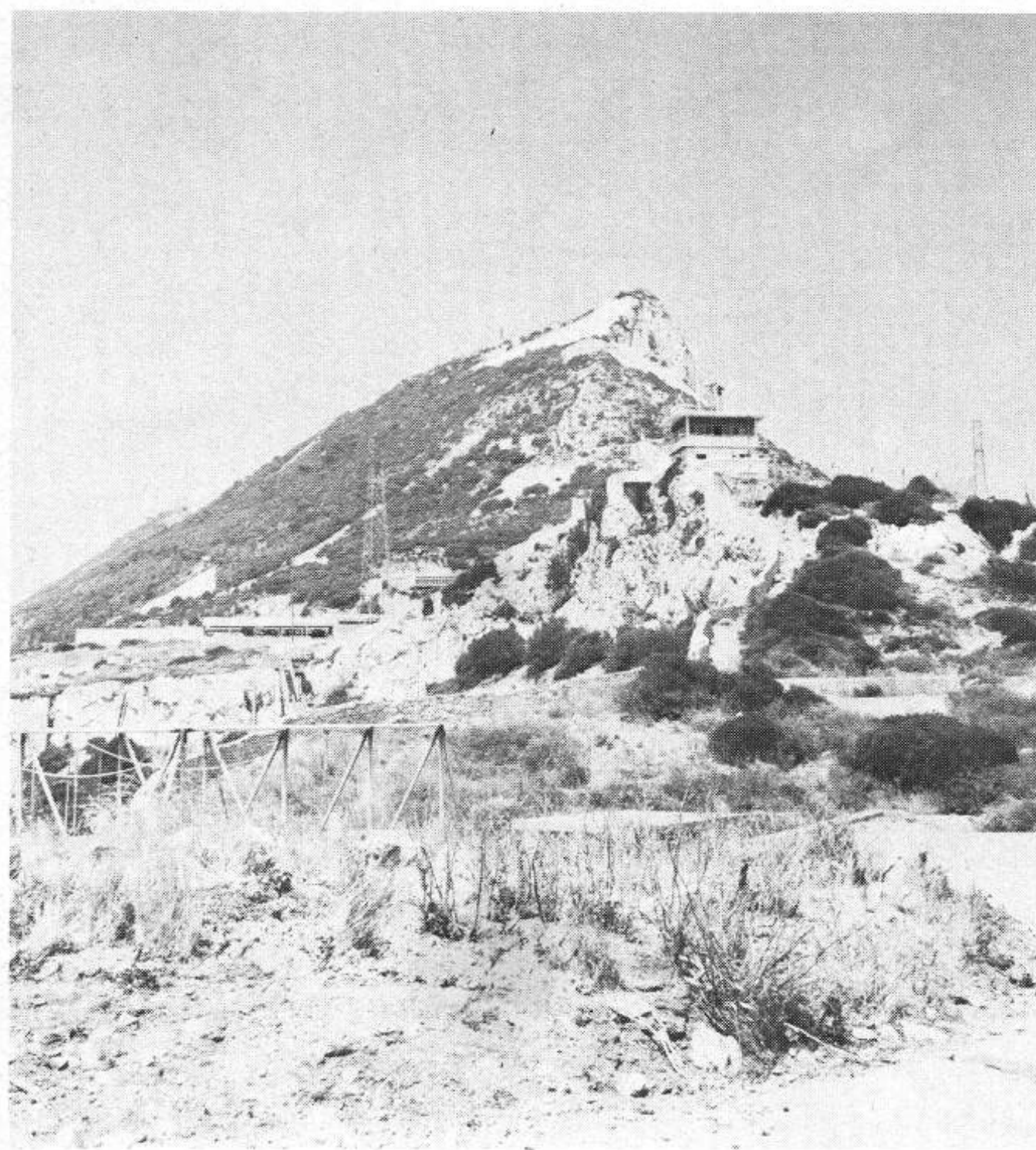
Boven: Een Bofors-stelling op Middle Hill gelegen op 330 m boven Catalan Bay Village (IWM). Onder: Met uitzondering van het restaurant op Signal Hill, is de Upper Rock nog steeds militair terrein en verboden voor het publiek. Majoor Harry Marks bracht ons naar dezelfde plek, waar thans een verbindingseenheid van de RAF is gevestigd.



Boven: 6-inch geschut van Tovey Battery in januari 1942. Rechts: Kapitein Steve Coltman op dezelfde plaats in juli 1977.







Links: Een aanschouwelijke voorstelling van de versperring die de defensie in Gibraltar kon opwerpen op 10 september 1943 gegeven. Luitenant Dallison fotografeerde de zoeklichten en de lichtkogels afvurende batterijen waarmee de capitulatie van Italië werd gevierd (IWM). Onder: Met behulp van kapitein Coltman konden we precies de plaats vaststellen waar de fotograaf in de oorlog had gestaan – even achter het verbindings-satation Windmill Hill.

4.000 tot 5.000 raketten worden afgevuurd, in hoofdzaak op die plaatsen waar de infanterie zou penetreren.

Te midden van dit geweld zouden de geniegevechtseenheden op de voet gevolgd door de aanvalscampagnen van de bergtroepen naar voren dringen, voor de grote aanval. Deze troepen zouden vanuit La Linea oprukken waar ze de nacht tevoren hun uitgangsstelling vanuit verschillende verzamelgebieden in de Sierra Carbanera hadden kunnen innemen. (Eerdere bewegingen konden niet plaatsvinden vanwege de voortreffelijke Britse uitkijkposten). Onder dekking van trommelvuur van de artillerie zouden de aanvallers zo snel mogelijk de 1500 meter open vlakte proberen over te steken, zoveel mogelijk hindernissen vermijdend. Eenmaal voorbij deze smalle open plek zou de opmars verder gaan langs de zuidwesthoek van de rots naar de stad. Een aanval op de loodrechte wand aan de noordkant van de rots was onmogelijk. De gene die dat gebied zouden bereiken moesten gebruik maken van de dode hoek aan de basis en verder naar het westen sluipen om zo de troepen te helpen die al over de berghelling heen waren. Zodra men om deze smalle hoek heen was zou men naar het oosten en het westen aanvallen en zo de

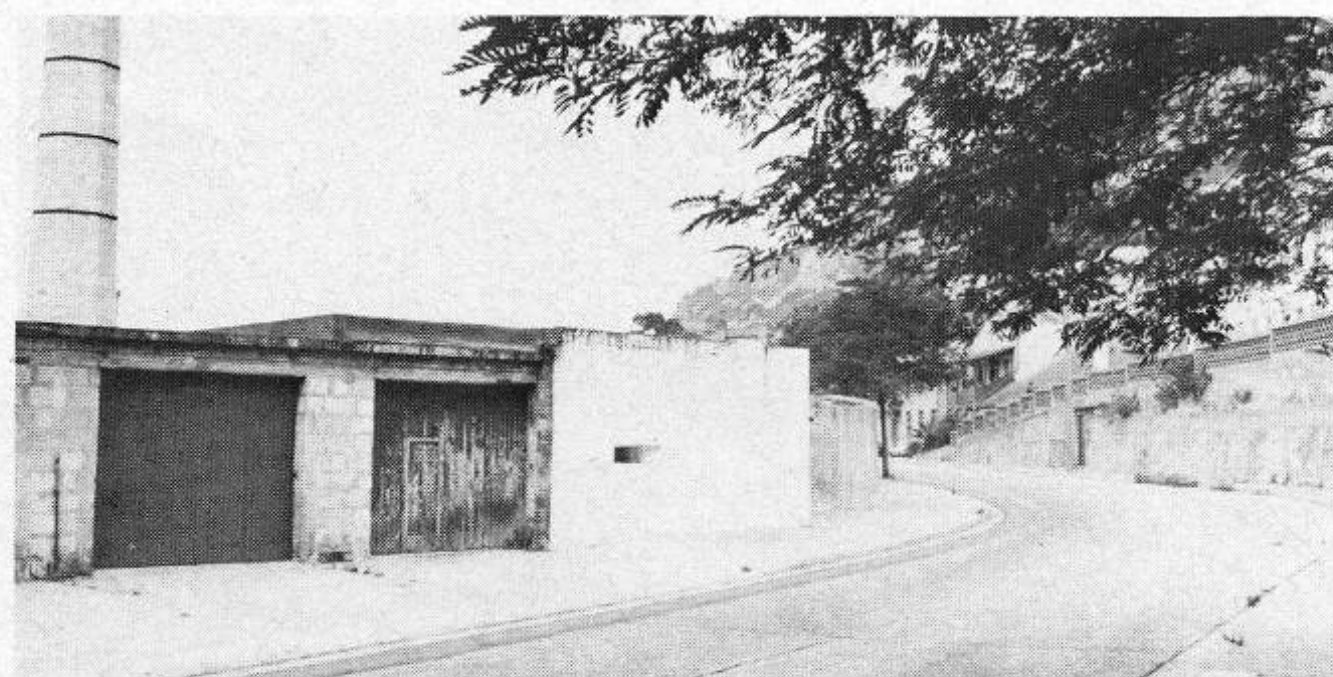
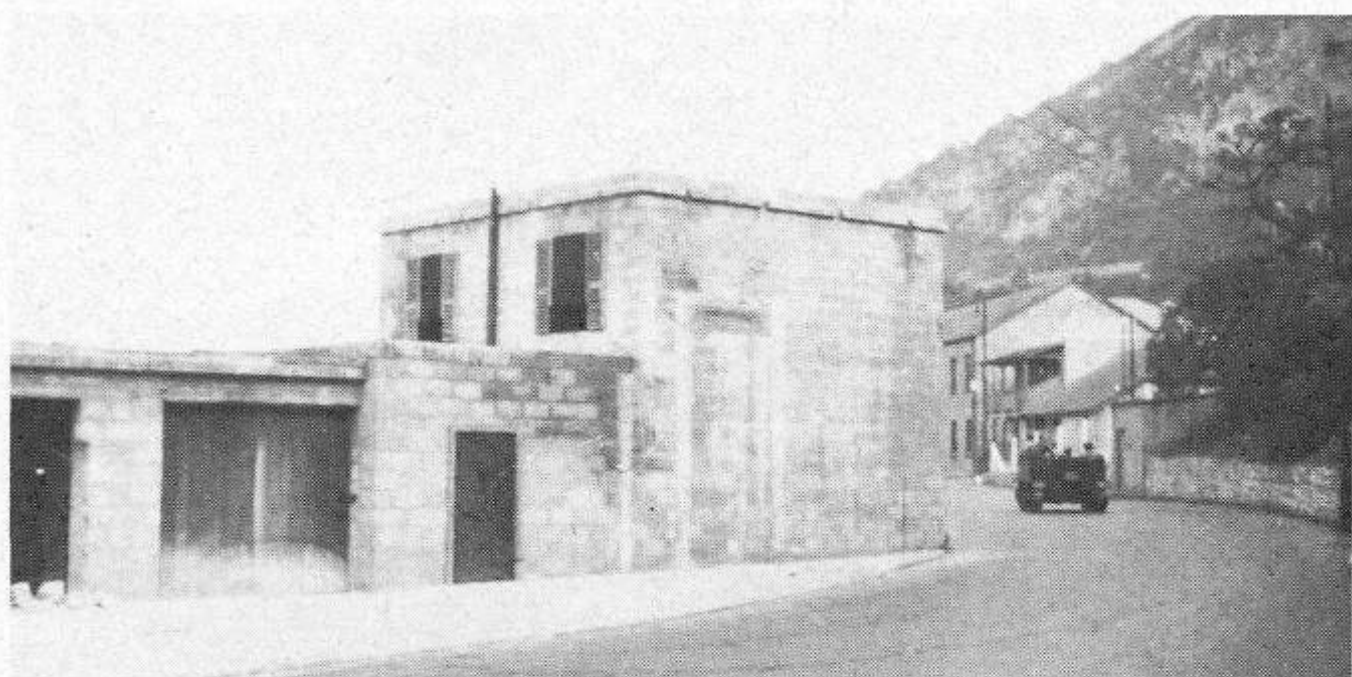
verdediging aan de noordwestflank van de bergtop verpletteren. Op het hoogtepunt van het vuurgevecht zouden aanvalsbotten vanuit La Linea, onder dekking van een rookgordijn op Old Mole landen en de samenhang van de verdediging uiteenslaan. Het doel van de eerste dag was het Moorste Kasteel. De plannenmakers meenden dat drie dagen van zware gevechten genoeg waren voor een overwinning. (Van het gebruik van tanks werd afgezien vanwege de engte en het kleine oppervlak van het gevechtsterrein.)

Op 14 augustus 1940 gaf Hitler zijn goedkeuring aan de Gibraltar operatie (FELIX), als onderdeel van een groot offensief tegen Engeland, waaronder de operatie 'Seelöwe' een landing op de Britse eilanden. Een eerste vereiste was de goedkeuring van Spanje te verkrijgen, waarvoor generaal Wolfram Freiherr von Richthofen, commandant van het VII luchtmacht korps, de 9^e september naar Spanje vloog voor een onderhoud met generaal Franco. De Spaanse leider drukte zijn bevreemdheid uit om mee te doen aan een langdurige oorlog en wees op het effect voor Spanje van een blokkade. Hij vroeg om graan, olie en andere door Duitsland te leveren materialen voordat hij een besluit zou nemen om mee te doen aan de oorlog. Een week later werden

de onderhandelingen voortgezet toen de Spaanse minister van buitenlandse zaken in Berlijn arriveerde voor een gesprek met zijn Duitse collega Von Ribbentrop. Het werd spoedig duidelijk dat Franco zijn toestemming onthield totdat Duitsland Engeland zou hebben verslagen.

Na het uitstel van de operatie 'Seelöwe' was Hitler er alles aan gelegen het militaire initiatief niet kwijt te raken, ofschoon de onderhandelingen met Spanje die de hele maand september duurden niets van betekenis opleverden. Tijdens de ontmoeting van de Führer met Mussolini op 4 oktober bij de Brennerpas, beklagde eerstgenoemde zich over de intransigente houding van Franco, over diens ondankbaarheid met betrekking tot de door Duitsland verleende hulp tijdens de Spaanse burgeroorlog en over Franco's nogal lauwe houding tegenover de Asmogendheden.

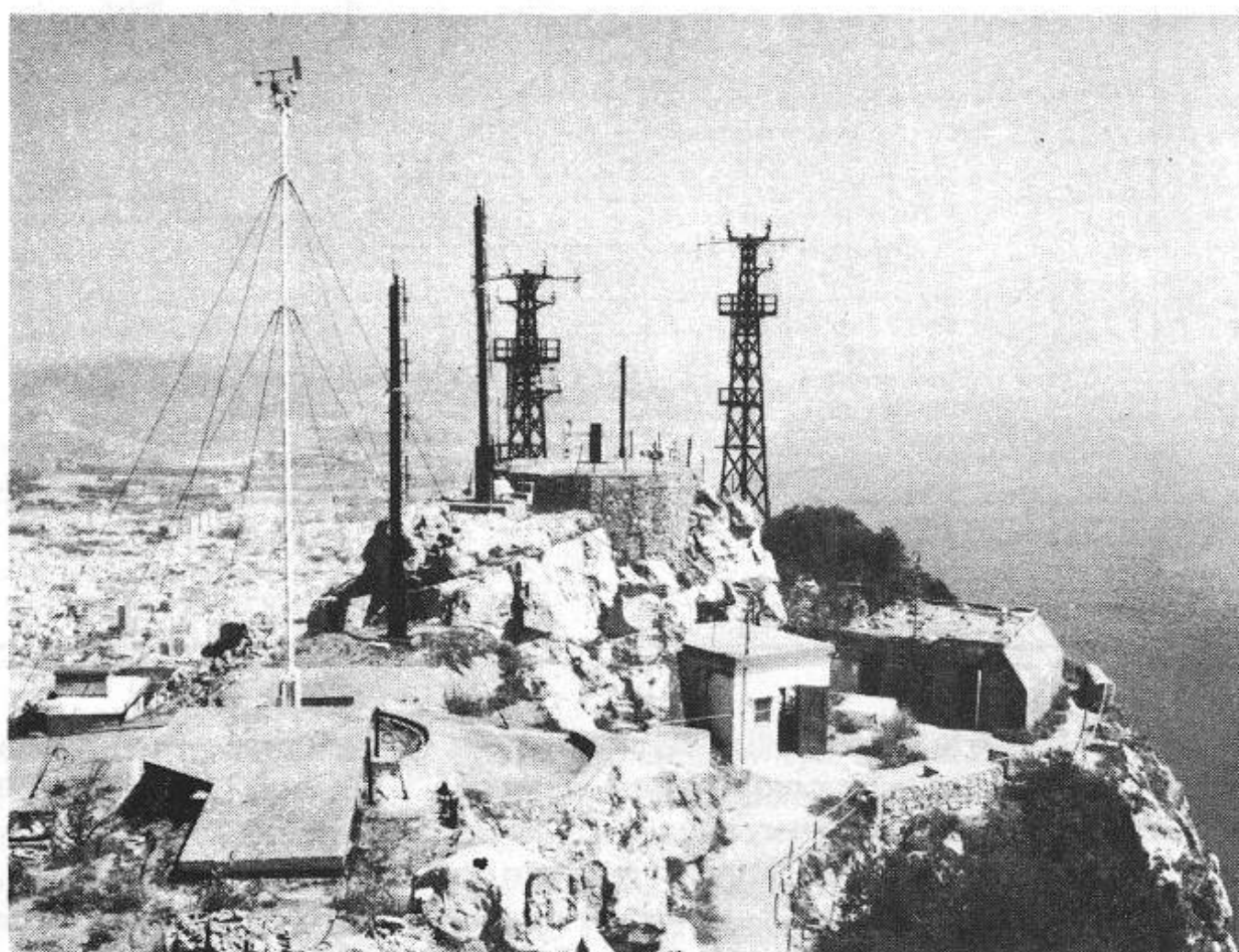
Na zijn terugkeer in Duitsland besliste Hitler dat een topconferentie met de Spaanse leider allang had moeten plaatsvinden. Hij arriveerde op 23 oktober met zijn Führersonderzug in Hendaye aan de Frans-Spaanse grens. De caudillo kondigde prompt zijn bereidheid aan mee te doen in de oorlog, maar herhaalde dat zijn land te kampen had met misoogsten en gebrek aan materieel om een



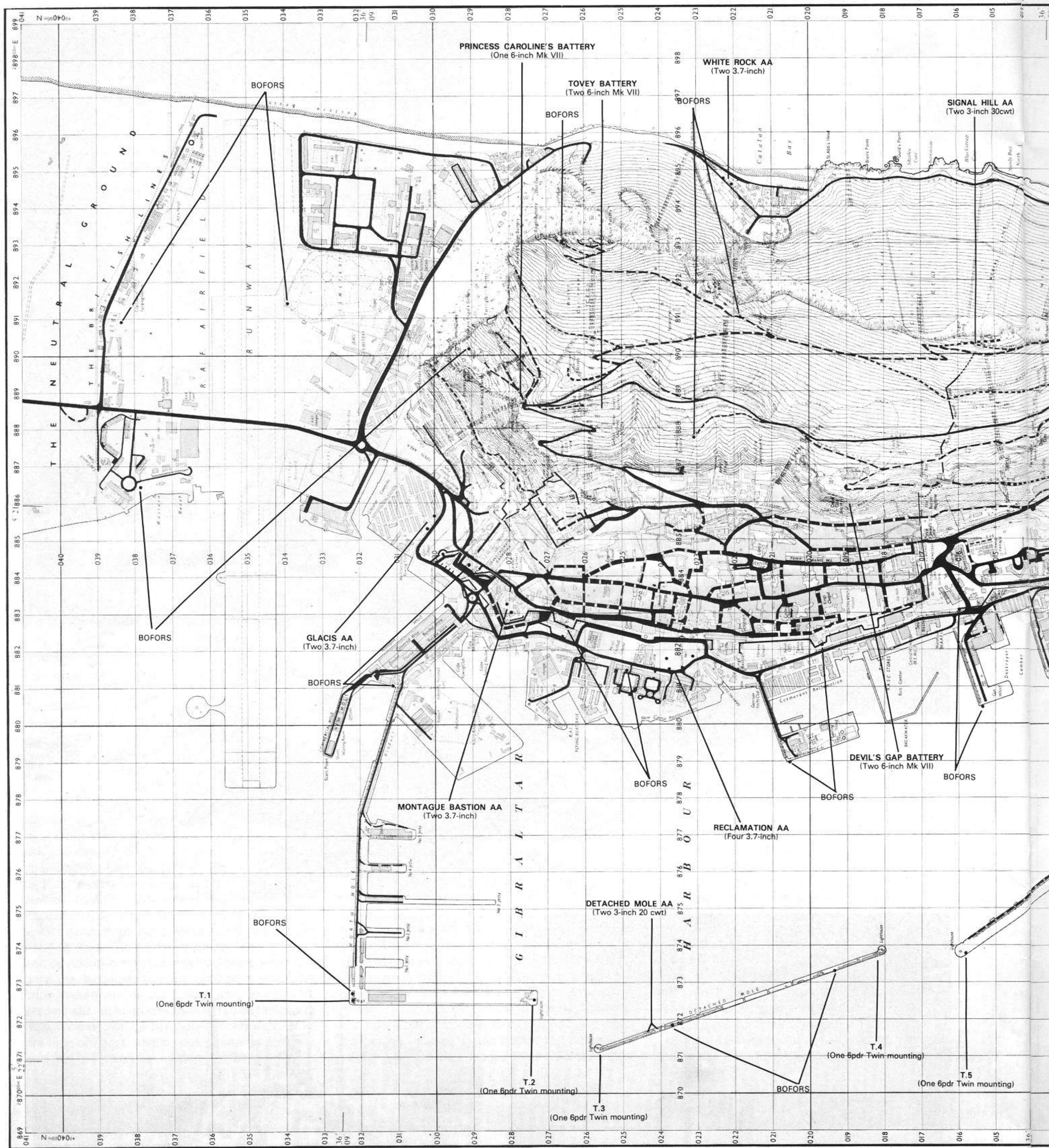
Een pillbox achter de Marinewerf in Rosia Road – toen en nu.



Boven: Een stelling met licht luchtdoelgeschut, onderdeel van Royal Battery, op de uiterste rand van de noordzijde van de Rots met uitzicht op Spanje, vanwaar de Duitse aanval zou beginnen (IWM). Rechts: De Bofors-stelling is vandaag de plaats waar de Union Jack, enigszins uitdagend, op een hoogte van 400 meter hangt te wapperen. Onder: Rock Gun werd helaas in zijn oorspronkelijke staat gelaten toen op de top een radarstation van de RAF werd gebouwd.



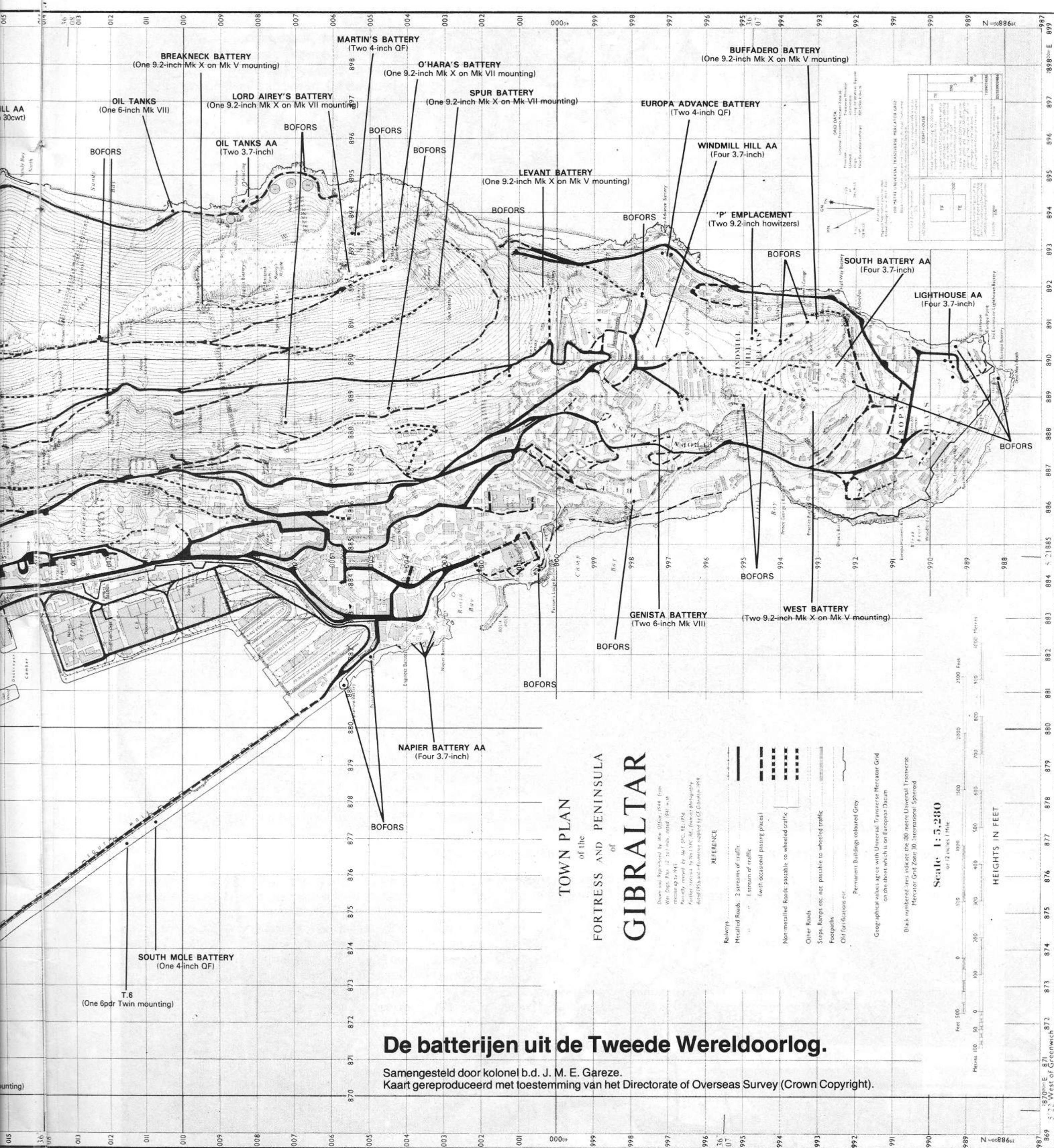
Links: Tijdens de oorlog wapperde de Britse vlag letterlijk op de hoogste top van de Rots. Dit gezelschap staat onder de hoogste Britse vlag in Europa (IWM). Boven: Na de oorlog moest de vlag lager worden gehangen om het radarstation van de RAF niet te hinderen.



langdurige oorlog te voeren. Hij onderstreepte zijn behoefte aan Duitse hulp voordat hij aan de oorlog zou kunnen deelnemen. Hitler, nogal gefrusteerd omdat hij geen duidelijke toezegging kreeg van de Spaanse leider bracht toen het gesprek op het onderwerp dat het eigenlijke doel van zijn bezoek was aan Gibraltar. Hij verklaarde dat Engeland zonder deze voorpost afgesloten zou zijn van Afrika en de Middellandse Zee, dat de elitetroepen die Eben-Emael hadden veroverd de aanval zouden leiden en dat daarna Gibraltar aan Spanje zou terug

gegeven worden. Niettegenstaande de verlokking het lang begeerde territorium in zijn bezit te krijgen, weigerde Franco zijn onvoorwaardelijke steun te geven aan de aanval. Ondertussen ging men in Duitsland met de plannen verder. Rekening houdend met een mogelijke aanvalsdatum in het midden van december, maakte generaal Franz Halder, chef van de Wehrmachtstaf, een gedetailleerde lijst van de benodigde troepen, ervan uitgaande dat uitsluitend Duitse eenheden zouden worden gebruikt.

In totaal zouden 65.383 man met 1094 paarden en 13179 ton munitie nodig zijn. Dat vereiste 136 ton voedsel per dag en een totaal van 9000 ton olie. Daar deze voorraden niet allemaal tegelijk met de troepen konden worden vervoerd, moesten er vooruitgeschoven bases komen in Burgos, Salamanca, Merida en Sevilla. De SS 'Totenkopf'-divisie was bestemd om de flanken te beschermen bij een eventuele Britse landing op het Iberische schiereiland. Verdere verkenningstochten werden gemaakt om



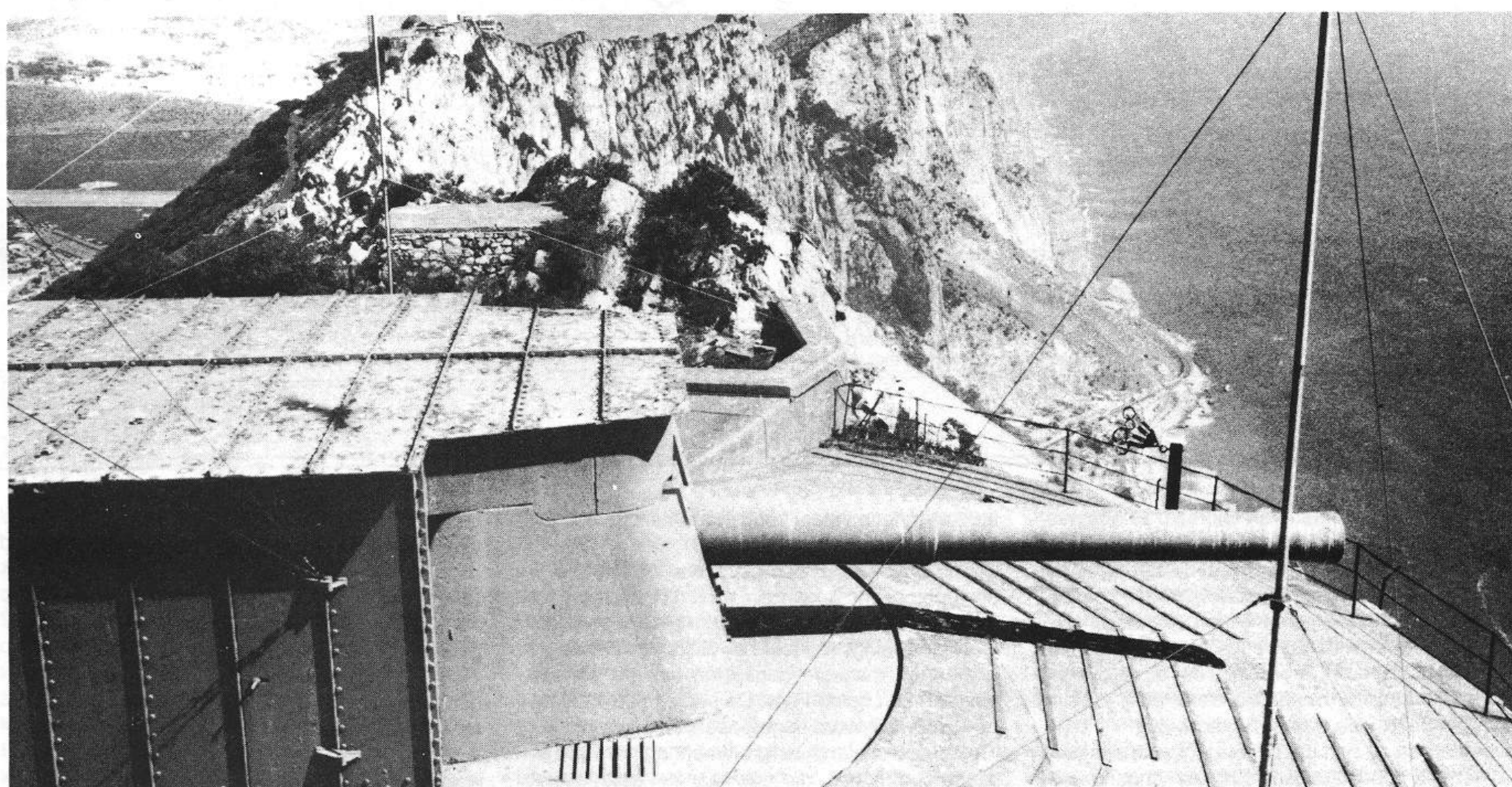
de verdedigingswerken van Gibraltar te observeren. Uit de verkregen gegevens berekenden de Duitsers dat het Britse garnizoen op zijn minst bestond uit 10.000 man, met ondergrondse voorzieningen voor 16.000 personen en voorraden voor een achttien maanden durend beleg. De Duitsers hadden zich er nu bij neergelegd dat de verovering van de Rots een formidabele onderneming zou zijn. Terwijl zij het idee van een lang beleg uitsloten, realiseerden zij zich dat de verdedigers, die geen achterland hadden en zich dus niet konden terug-

trekken, alleen maar konden vechten of zich overgeven. Oefenterreinen werden gevonden in Frankrijk in een gebied rond Besancon, waar de kalksteengrotten en de contouren van de Jura overeenkwamen met de terreingesteldheid bij Gibraltar. Duitse genietroepen maakten duplicaten van de verdedigingswerken op de Rots. De staf van de 1e Bergtroependivisie werd opgeroepen, alsmede het 98e 'Gross-deutschland' bergregiment en het 106e artillerie commando, die alle naar het oefengebiet

vertrokken. De eigenlijke aanval zou onder leiding staan van veldmaarschalk Walter von Reichenau, commandant van het Zesde Leger. Hitlers instructie no. 18 van 18 november 1940 bevatte de richtlijnen voor de operatie Felix die gebaseerd was op vier fasen: 1) Verkenningseenheden in burger moesten het gebied bezoeken en de laatste plannen te completeren terwijl speciale detachementen Gibraltar zouden moeten afgrendelen tegen elke onverwachte Britse uitval. De troepen die de aanval



Batterij O'Hara. Een 9,2 inch Mk X op een Mk V affuit (boven) in januari 1942 (WIM) en (onder) in juli 1977.



moesten uitvoeren zouden worden samengetrokken in zuidwest Frankrijk.

2) Een verrassingsaanval vanuit de lucht op de Britse Vloot om de schepen de zee op te drijven zou gelijktijdig plaats vinden met het passeren van de Spaanse grens door Duitse troepen. De vliegtuigen zouden in Frankrijk opstijgen maar in Spanje landen.

3) De hoofdaanval zou volgen op de troepenverplaatsing naar Spanje.

4) De Duitsers zouden tenslotte hun posities consolideren en de Zeestraat afsluiten.

Tegen het eind van november deden de verkenningsgroepen in Spanje een aantal onwelkome ontdekkingen. De eerste had betrekking op de windval rond de noordelijke wand van Gibraltar. De Duitsers hadden rookgordijnen noodzakelijk geacht om het geschut van de verdedigers het zicht te ontnemen, maar het bleek nu dat hoewel wolken dikwijls de top van de Rots bedekten, een opwaartse luchtstroming de noordkant daarentegen onbewolkt liet. Rookgordijnen zouden daarom omhoog stijgen over de top van de Rots heen.

De Duitse plannen om spoorweggeschut met een bereik van 30 km aan te voeren om de noordkant van de Rots te beschieten, liepen stuk op het slechte Spaanse spoorwegnet. In het bijzonder was de brug bij Hendaye-Irun een zwakke schakel. Een nauwkeurig onderzoek had aan het licht gebracht dat de hoofdboog afbrokkelde, waarschijnlijk omdat de pijlers niet gelijk stonden. Experts voorspelden dat de brug zou instorten onder zwaar militair vervoer. Verschillende alternatieven werden overwogen, zoals het herstellen van de brug, of het bouwen van een andere verder stroomafwaarts. Ondertussen werd ook naarstig gezocht naar een andere route.

Terwijl deze problemen werden opgelost en de training op de oefenterreinen rond Besancon op volle toeren draaiden, werd Hitler in beslag genomen door andere zaken. De onbezonnen Italiaanse aanval op Griekenland, eind oktober, betrof ook Duitse troepen bij deze strijd, bovendien had Hitler zijn gedachten al laten gaan naar het oosten en naar Rusland.

Tijdens Hitler's laatste bespreking over Operatie Felix op 5 december, wees generaal Halder erop dat de operatie kon beginnen binnen 25 dagen nadat de Spaanse grens was gepasseerd of na 38 dagen als geheimhouding noodzakelijk zou zijn bij de troepenverplaatsingen door Frankrijk. De eigenlijke veldtocht zou slechts vier weken duren, waarna de troepen in mei weer verplaatst konden worden naar andere doelen.

Volgens de laatste inlichtingenrapporten hadden de Britten tegenover de Spaanse grens ongeveer 27 kazematten gebouwd met in totaal 98 stukken geschut voor gronddoelen en 50 stukken luchtdoelgeschut. Hiertegenover zouden de Duitsers 210 stukken zwaar geschut kunnen plaatsen. Het plan was 6000 granaten af te vuren gedurende de 24 uur die aan de aanval van de infanterie voorafgingen, om zo zes opmarsstroken van 25 meter door het mijnenveld te krijgen. Honderd granaten zouden op elke Britse geschutopstelling die het schiereiland



Boven: Vice-admiraal Sir James Somerville (rechts op de voorgrond) ziet toe bij het transport van een reserve 9,2 inch loop voor batterij O'Hara (IWM). **Onder:** O'Hara's Road in juli 1977. De ringen waaraan vroeger katrollen werden bevestigd om kanonnen mee op te hijsen zijn nog op veel plaatsen langs de wegen in Gibraltar te zien.

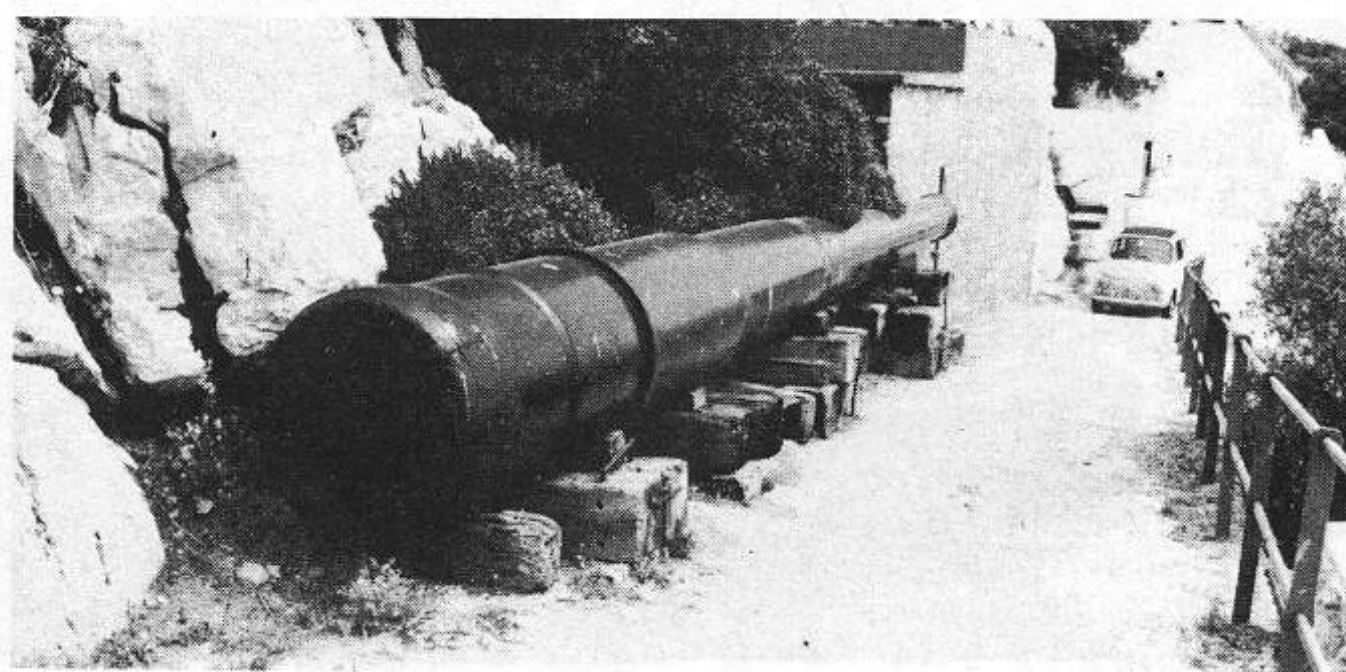


betreek worden afgevuurd. Dat maakte een totaal van 9360 granaten om de kanonnen tot zwijgen te brengen, en verder zouden er nog eens 10800 benodigd zijn om de hele verdediging uit te schakelen. Bij de laatste bespreking werd een schaalmodel van 1:1000 gebruikt om iedere fase van de aanval na te bootsen.

De Führer kondigde aan dat hij Franco toestemming zou vragen om de operatie op 10 januari te beginnen en de frontale aanval op Gibraltar zou dan op 4 of 5 februari aanvangen. Admiraal Canaris was reeds in Madrid met instructies, die inhielden dat de goederen die Spanje verlangde zouden binnenstromen zou gauw de Duitse troepen de

Spaanse grens waren gepasseerd. Hoewel Canaris vijf dagen met generaal Franco onderhandelde over de vaststelling van een datum waarop 'Felix' zou kunnen beginnen, bleef de Spaanse leider nog steeds talmen. Tenslotte verklaarde hij dat het meedoen van Spanje aan de oorlog zou afhangen van de ineenstorting van Engeland.

Dit harde standpunt van Franco maakte feitelijk een eind aan de Duitse plannen Gibraltar te veroveren. Op 11 december beval Hitler de stopzetting van alle voorbereidingen voor 'Felix', uitgezonderd de verkenningen rond Gibraltar. Bij het eind van december 1940, toen Engeland actief was in heel het Middellandse Zeegebied – in Griekenland, Alba-



Links: De reserve-loop gereed om te worden gebruikt niet ver van de eigenlijke geschutopstelling (IWM) waar hij zich vandaag nog bevindt (boven).

nië, Libië en Oost-Afrika – drong admiraal Raeder er niettemin weer op aan door te gaan met de operatie (Felix). Naar zijn mening was, de verovering van Gibraltar het enige antwoord op de Britse bewegingen aan al deze fronten, die alleen mogelijk waren door de bases van de Royal Navy in het Middellandse Zeegebied. Hitler was het daar wel mee eens, maar omdat hij al besloten had Rusland binnen te vallen, voelde hij er niets voor betrokken te raken in een oorlog met Spanje door de operatie 'Felix' tegen de wens van Franco in door te zetten. Daarom werd er de hele maand januari 1941, diplomatieke druk uitoefend op de Caudilla, om zijn standpunt te wijzigen, maar zonder succes. Hoewel Hitler 28 januari zijn bevel had bevestigd om alle voorbereidingen 'Felix' stop te zetten, schreef hij negen dagen later een persoonlijke brief aan Franco, om deze alsnog over te halen van gedachten te veranderen. Mussolini had 12 februari aan de Italiaanse riviëra eveneens een ontmoeting met Franco, maar werd alleen geconfronteerd met een nieuwe Spaanse voorwaarde, namelijk dat Spaanse troepen de aanval zouden leiden. Dit was de druppel die de emmer deed overlopen en Von Ribbentrop gaf het bevel alle onderhandelingen stop te zetten.

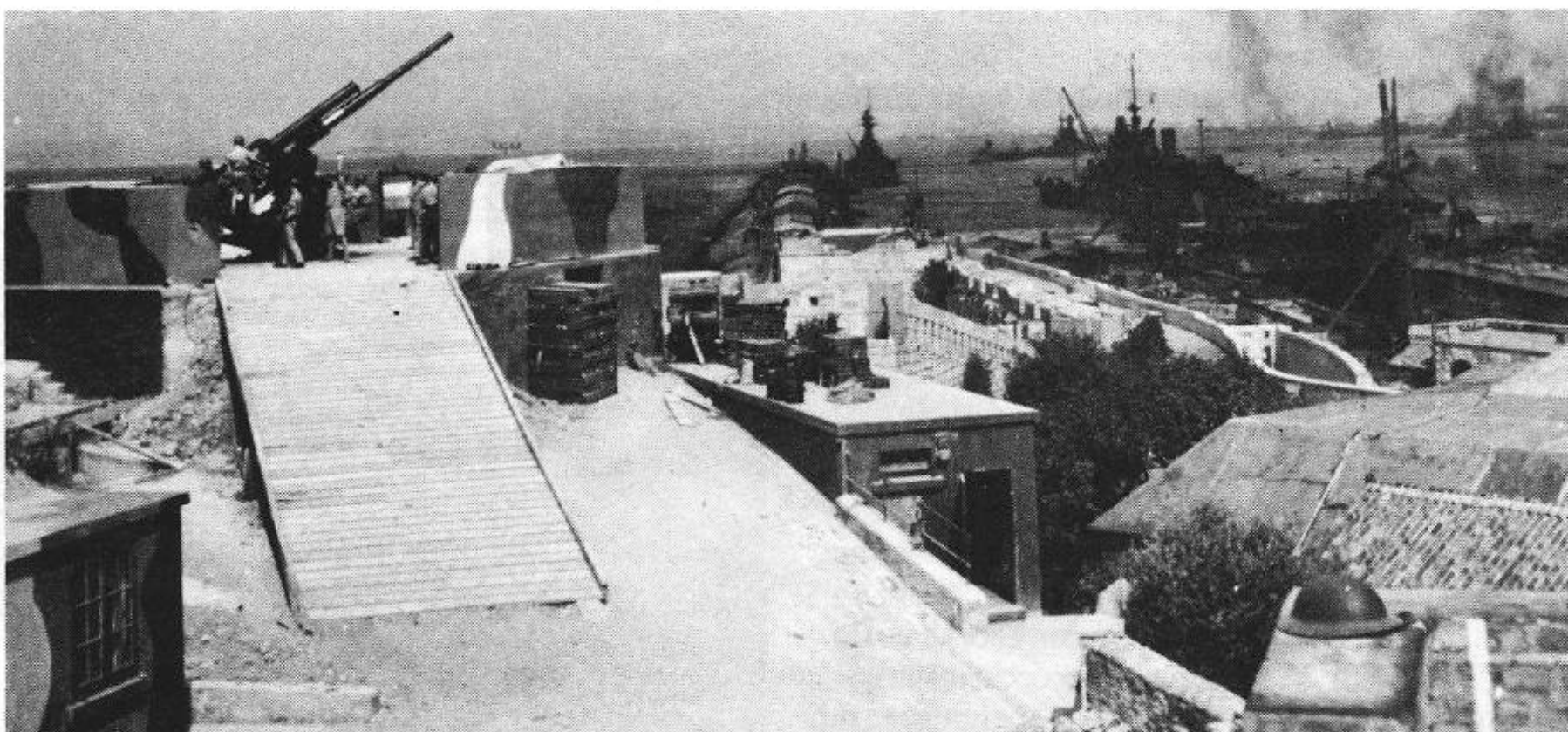
Hoewel Operatie Felix in februari 1941 officieel was afgelast, werd het plan een maand later weer naar voren gebracht als de logische voortzetting van de vaststaande overwinning op de Sovjet-troepen, later dat jaar. Deze keer werd de code-naam 'Felix-Heinrich' en de operatie zou beginnen wanneer de Duitse troepen de lijn Kiev-Smolensk-Opotschka zouden hebben bereikt; naar men dacht zou dit op 15 juli zijn.

De datum van de aanval werd vastgesteld op 15 oktober, en ondanks de Duitse tegenslagen in Rusland werd de discussie over het plan voortgezet tot in het midden van 1942.

Hoewel de verdediging van Gibraltar door een grote aanval nooit op de proef is gesteld, lijdt het geen twijfel dat de Rots een dergelijke vuurproef goed zou hebben doorstaan. Zelfs onder een beleg, zoals eerder is beschreven, zou een uitgebreid tunnelsysteem het hele garnizoen een goede schuilplaats hebben geboden. Waterzuiveringsinstallatie, watertanks en ondergrondse opslagplaatsen vormden een zelfverzorgingssysteem, zoals het in feite nu nog bestaat. De afvoer van de ontzoutingsinstallatie van het leger is nog steeds te zien bij Little Bay.

In 1941, kwam er een bericht via Moskou, dat er van Gibraltar een eiland was gemaakt door het graven van een diepe gracht door de landengte. Toen het bericht Londen bereikte zag men daar geen reden het te ontkennen en in de populaire pers verschenen er zelfs foto's van.

Tot op heden is Gibraltar een van de laatste Britse buitenposten en veel versterkingen uit de Tweede Wereldoorlog zijn nog te zien. Voor lezers die be-



Oorlogsschepen in de haven. Op de voorgrond links één van de vier 3,7 inch luchtdoel kanonnen van Napier Batterij. Onder: Dezelfde plek in 1977, gefotografeerd vanaf het dak van de Dienst Huisvesting van het Hoofdkwartier.



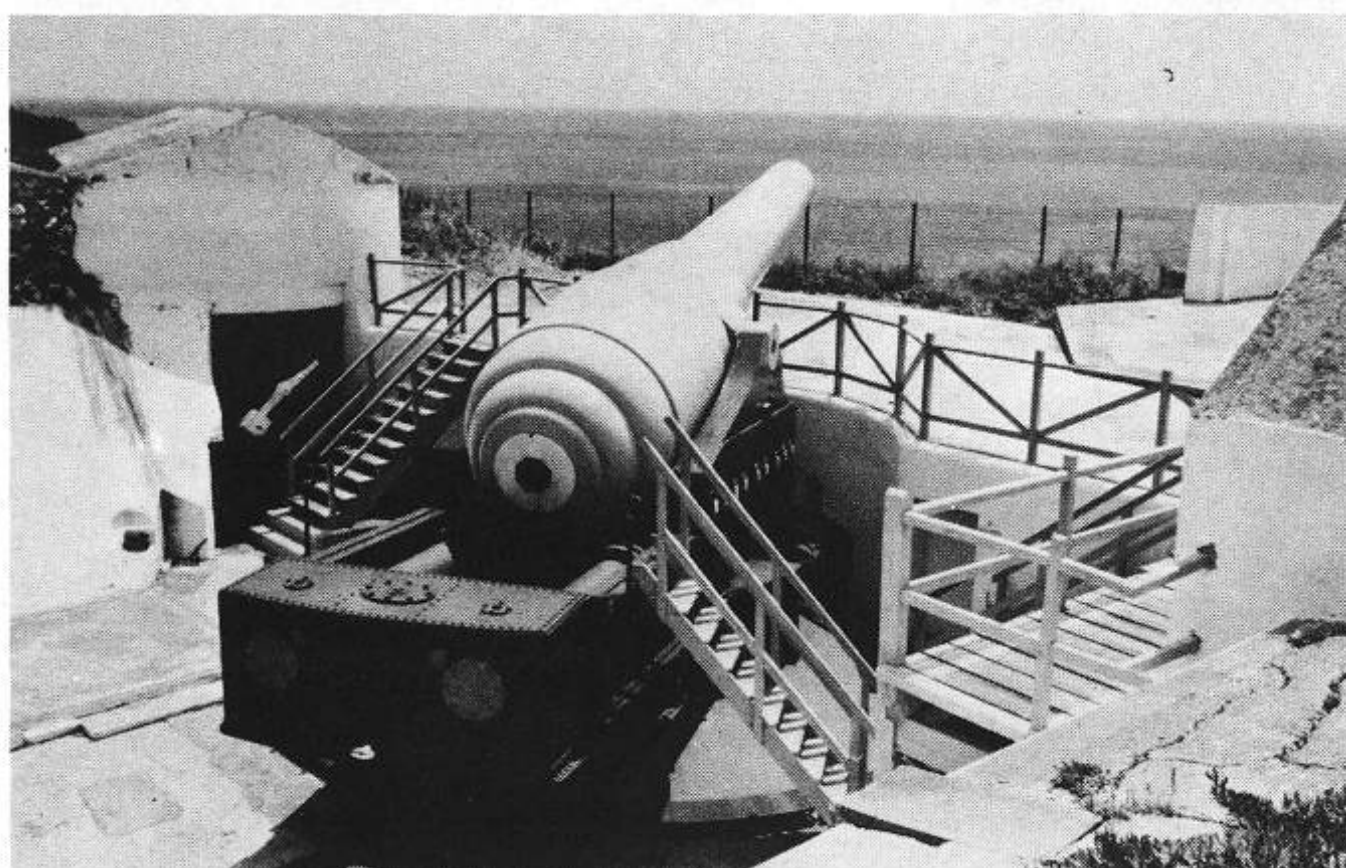
langstelling hebben om artillerie opstellingen te bekijken met geschut van 9.2 inch dat nog intact en in gebruik is, is Gibraltar een unieke belevenis.

Wij zijn dank verschuldigd aan kolonel J. M. E. Gareze, een gewezen lid van de Gibraltar Defence Force, die voor ons heeft uitgezocht waar zich langs de kust de verschillende artillerie-opstellingen uit de Tweede Wereldoorlog bevonden, waaronder het zware en lichte luchtafweergeschut, zoals te zien is op de kaart op pagina 30-31.

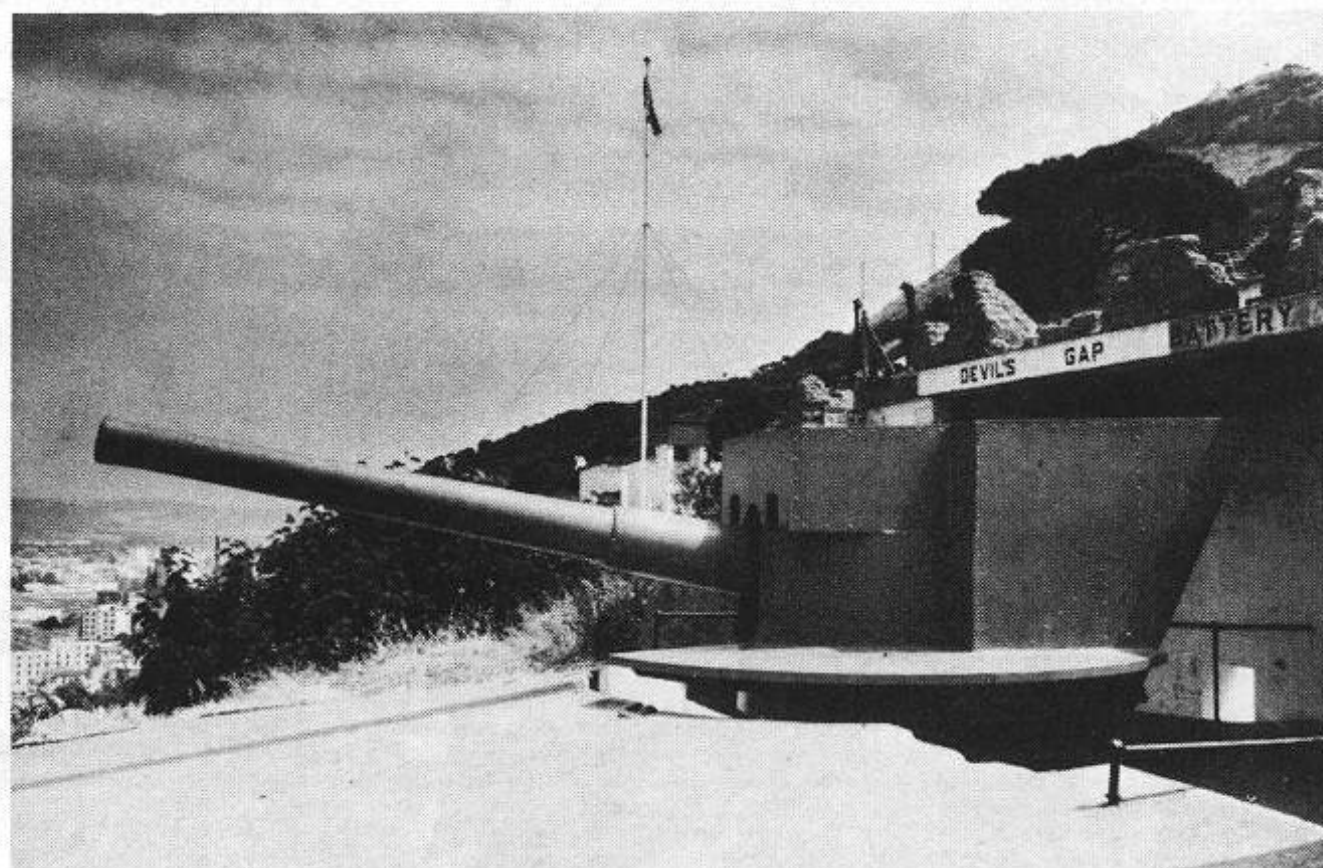
Kolonel Gareze vertelde dat het zware luchtdoelgeschut in Napier, South Battery en Windmill Hill was uitgerust met 3.7 inch MK II kanonnen (niet verplaatsbaar). De rest had kanonnen van 3.7 inch MK I of III (mobiel). De Boforsstellingen hadden alle één kanon, bovendien waren alle lichte luchtdoel-opstellingen alsmede de kustbatterijen uitgerust met zoeklichten, in totaal 29 enkele en 28 dubbele zoeklichten.

'Er was ook een regiment rijdende artillerie, 18 Defence Regiment, RA. dat een aantal mobiele en

verplaatsbare kanonnen verspreid over Gibraltar had staan' aldus kolonel Gareze. 'Er waren drie 6-ponders, één 17-ponder, negen 25-ponders, vijf stukken van 75-mm, acht van 4-inch, tien 4.5-inch houwitzers, zeven 6-inch houwitzers en twee 9.2-inch houwitzers. De 9.2-inch stellingen zijn te zien op de kaart maar niet de andere omdat die gewoonlijk bij de tunnelingangen stonden, meestal aan de noordkant en er zijn geen gegevens meer van deze posities. Het waren voor het merendeel 6-ponders, 17-ponders stukken van 75 mm en van 4-inch. Het zware luchtdoelgeschut beschikte als secundaire bewapening tegen laagvliegende doelen, over totaal 24 Oerlikon 20 mm kanonnen'. Hoewel de operationele 9.2-inch kanonnen van de batterijen 'Lord Airey', 'O Hara' en 'Spur' achter gesloten hekken staan en niet bezocht kunnen worden door het publiek, is men bezig de laatstgenoemde stelling over te dragen aan de autoriteiten van Gibraltar om er een toeristische attractie van te maken. O Hara met een bereik van 27 km, werd



De prachtig gerestaureerde Rock Gun (niet te verwarren met Rock Battery) die men kan zien juist naast het Hoofdkwartier van de vesting in Rosia Bay.



Eén van de twee 6 inch Mk VII kanonnen van Devil's Gap Batterij, die ook gemakkelijk toegankelijk is voor enthousiasten voor het verleden.

voor het laatst in 1973 afgevuurd. De andere 9.2-inch batterij, de 'Levant', is niet meer in gebruik en kan door het publiek bezocht worden.

Andere geschutopstellingen die men vrij kan bezoeken zijn vier na-oorlogse 5.25-inch kanonnen van de 'Princess Anne Battery', met uitzicht op North Front en de 6-inch kanonnen van 'Devil's Gap Battery' met uitzicht over de stad, vlakbij Old Queens Road. De lopen zijn afgedicht en de omanteling is vastgelast.

Bezoekers met belangstelling voor de artillerie uit vroeger jaren worden ook niet teleurgesteld. Het meest magnifieke exemplaar is wel de 100-tons voorlader 'Rock Gun', prachtig gerestaureerd, die naast het hoofdkwartier van de vesting staat. Het stuk werd gebouwd in 1872, en er zijn drieënvijftig man voor nodig om hem te bemannen. Het kanon kan met een bereik van acht mijl één keer in de vier minuten een granaat van 850 kg afvuren. Hoewel het kanon met stoom werd aangedreven, werd aangenomen dat men tijd genoeg had het stuk vuurgereed te hebben, daar men er van uitging dat elk oorlogsschip twee nodig zou hebben om de baai te bereiken en dan allang door de tweehonderd meter hoger gelegen observatiepost zou zijn gesignaleerd. (Een zelfde kanon, is te zien op het eiland Malta.)

Op de Rots bevinden zich nog veel ruïnes uit de

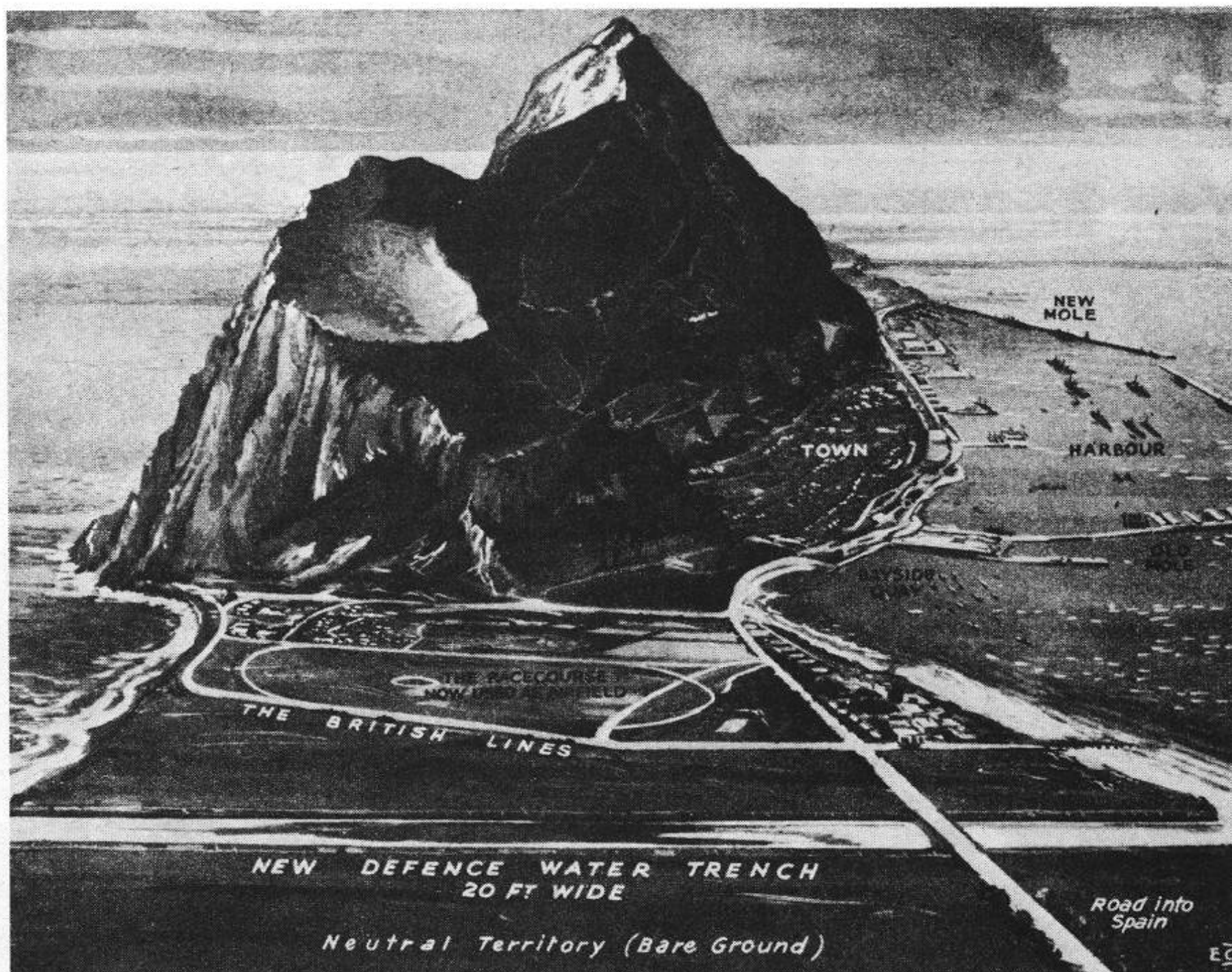


Moorse tijd. De Zeventiende eeuwse 'Devil's Tower' die aan de voet stond van de klif in North Front moest in 1940 jammer genoeg worden afgebroken omdat hij in het schietveld lag dat de landengte bestreek. De plek is aangegeven door een gedenkplaat.

Om de verschillende vestingcommandanten een betere voorstelling te geven van de verdediging van de Rots werden er in 1865 twee modellen van Gibraltar gemaakt door de sappeurs Williams en McLellan, naar een overzichtskaart vervaardigd door luitenant Warren. Eén kan men bezichtigen in het Gibraltar museum in Line Wall Road en de andere, tot op heden bijgewerkt, is het middenstuk van de vergaderzaal in het hoofdkwartier in Rosia Bay.

De blijvende behoefte aan munitie voor bevoorrading en trainingen leidde in 1951 tot een ernstige ramp, toen het munitieschip Bedenham in de haven explodeerde. Na deze ramp werd er een munitiehaven aangelegd onder de kliffen aan de oostelijke kant van Gibraltar tussen Sandy Bay en Governor's Beach.

Gibraltar is tot vandaag de dag een van de hoekstenen aan de zuidelijke flank van de NATO, voortdurend bemand door leden van de drie Britse krijgsmacht delen. De aanwezigheid van Britse uniformen waar je ook gaat, is een nostalgische herinnering aan de voorname rol die Gibraltar speelde tijdens de Tweede Wereldoorlog.



Boven: In november 1940 meldde het weekblad The War dat Gibraltar van het vasteland was gescheiden door een brede diepe gracht. Het schijnt dat het bericht afkomstig was uit Moskou. In het nummer van 6 juni 1941 van het blad werd het bericht bevestigd met bijvoeging van bovenstaande tekening. Een dergelijke gracht werd echter nooit gegraven.



Midden rechts: Een gecamoufleerde en zwaar met prikkeldraad afgezette pillbox in Glacis Road met gezicht op Spanje (IWM). Rechts:

Vandaag is de plek geheel overwoekerd. Op de achtergrond de Glacis Estate torenflats.



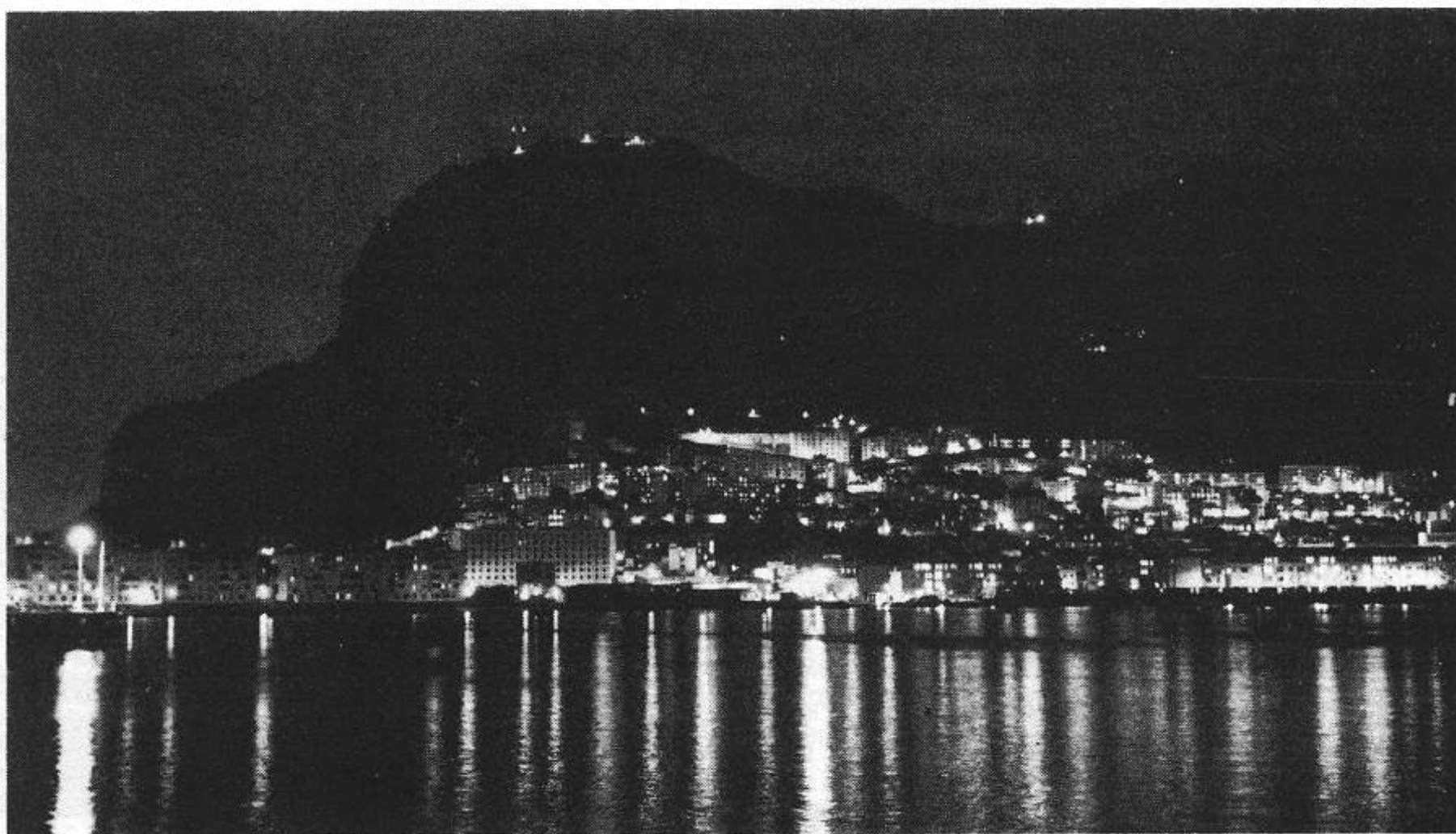
Gibraltar in oorlog

Nadat de Franse weerstand tegen het Duitse offensief in mei 1940 was ingestort, werd als voorzorgsmaatregel begonnen met de evacuatie van vrouwen en kinderen uit Gibraltar en spoedig werd deze uitgebreid tot alle burgers die niet direct waren betrokken bij de verdediging van de Rots. Meer dan 15.000 inwoners van Gibraltar werden overgebracht naar het Verenigd Koninkrijk, Jamaica en Madeira. Vanaf 29 augustus 1940 was iedereen van 18 tot 41 jaar die achterbleef dienstplichtig.

De verdediging werd gericht op drie zones: één tegen een aanval over land vanuit Spanje; de tweede bestreek de haven, de dokken en de RAF water-vliegtuigbasis, terwijl de derde het binnenste van de Rots beschermde. Vanaf 1939 waren de werkzaamheden om de verdediging te verbeteren zonder onderbreking doorgegaan. In de zomer van 1940 zou de sterkte van de afweer verviervoudigd zijn.

Arbeiders werden gemakkelijk gevonden in het Spaanse stadje La Dineia, die dagelijks met duizenden Gibraltar binnenstroomden. Hoewel de Spanjaarden elke avond naar huis moesten terugkeren, waarna de grens werd gesloten en er om 23.30 uur een avondklok inging, was het veiligheidsprobleem enorm. De autoriteiten realiseerden zich dat vijandelijke spionnen vrij eenvoudig konden infiltreren en iedereen die Gibraltar binnen kwam werd streng gecontroleerd door het grote MI5 detachement. Aangezien de meeste Spanjaarden in de haven werkten en tweemaal per dag het militaire vliegveld moesten oversteken viel er voor de inlichtingendiensten van de Asmogendheden veel te halen. De Britse militairen mochten ook Spanje bezoeken en de bars en cafés van La Linea werden een geschikte jachtplaats voor Duitse spionnen die iets over het leven op de Rots te weten wilden komen.

Het eerste teken van de activiteiten van vijandelijke spionnen in Gibraltar kwam in de openbaarheid in 1942 met de aankondiging van een executie van de Gibraltarrees Jose Key in de Wandsworth-gevangenis in Londen. Key was gearresteerd op 4 maart 1942 en werd op 18 mei ter dood veroordeeld op grond van de Landverraadwet uit 1940 omdat hij



Gibraltar in oorlogs-... en vreedstijd. Geheel boven: Foto gemaakt door luitenant Dallison tijdens een luchtaanval op de Rots op 20 november 1942 (IWM) en (onder) door Norman Cumming.

informatie bij zich had gehad over scheeps- en vliegtuigverplaatsingen in Gibraltar.

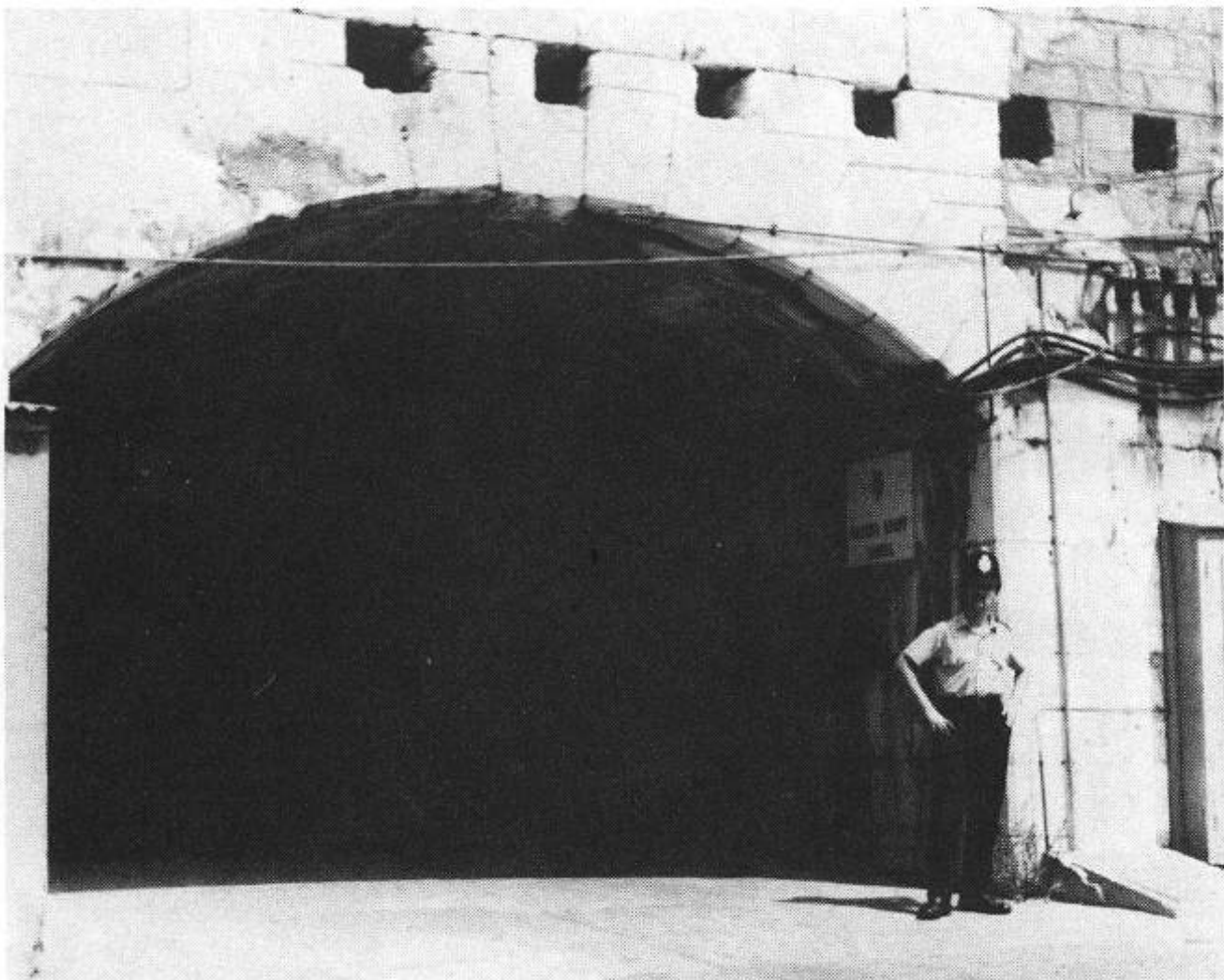
Hoewel Key naar Londen was gebracht voor zijn proces en executie, werden negentien maanden later twee Spanjaarden berecht en geëxecuteerd in Gibraltar voor overtreding van de Gibraltar Defence Regulations van 1939.

Luis Lopez Gordon-Cuenca was een spion in Zuid-Spanje van de Duitse Geheime Dienst die Spanjaarden die in Gibraltar werkten recruteerde om sabotagedaden te plegen. Cordon-Cuenca werkte in de Empire fruithandel in Main Street 114, maar ook was hij werkzaam bij het onderhoud van de werf. De voornaamste tunnel daar, het Ragged Staff magazijn, lag in juni 1943 vol met munitie voor de landing op Sicilië de volgende maand.

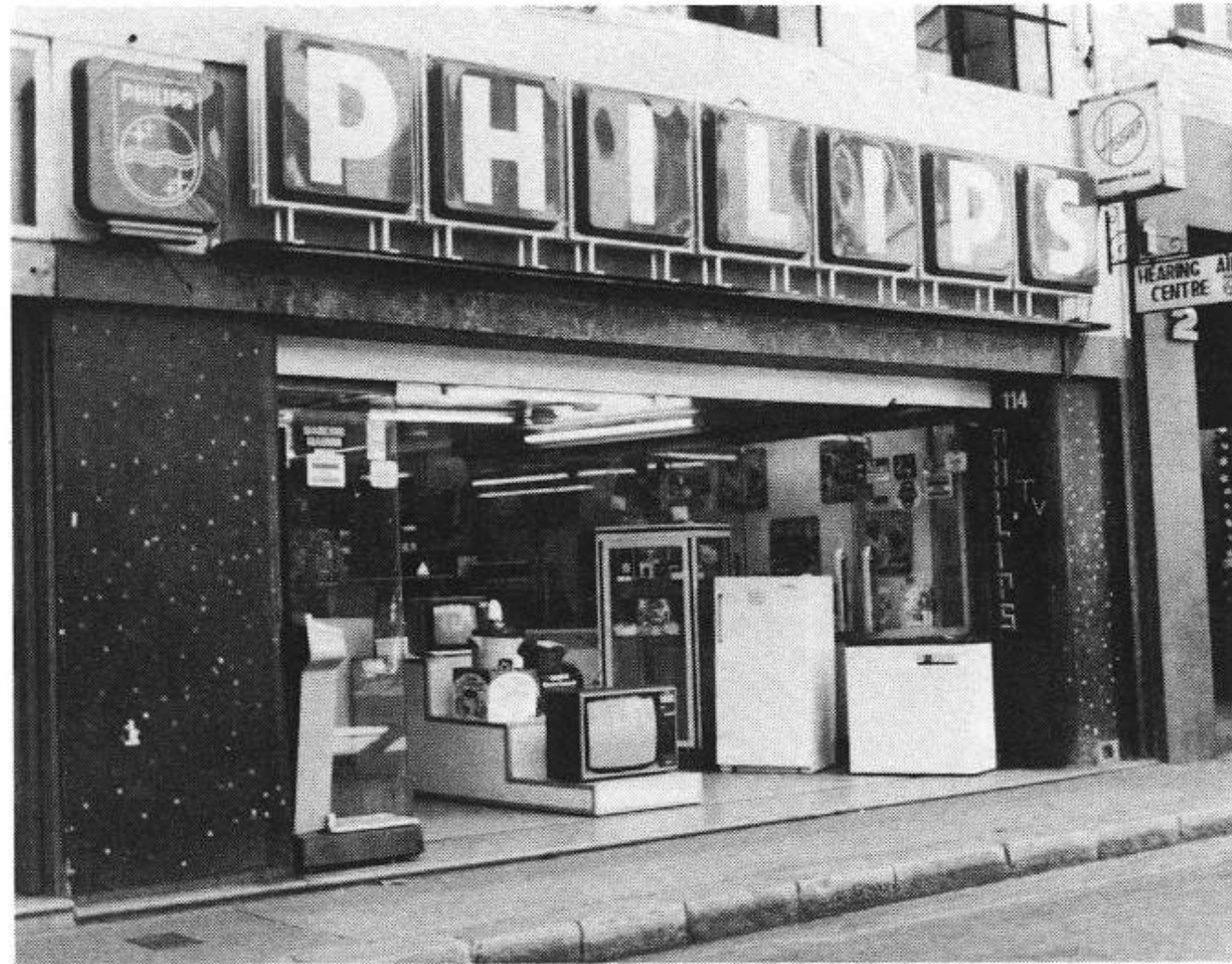
MI5 kreeg informatie dat er een bom over de grens zou worden gebracht en inspecteur William Adamson van de Veiligheids Politie in Gibraltar bracht na die tip een bezoek aan de verdachte fruithandel.

Inspecteur Adamsons verdenkingen werden bevestigd toen hij er hakenkruisen op de muur vond getekend. Er werd besloten Cordon-Cuenca te arresteren en MI5 legde een val. Op 23 juni zou men toeslaan. De informant van MI5 stemde er in toe de Spanjaard te ontmoeten op een bank langs de hockeyvelden naast Line Wall Road. De bank was zichtbaar vanuit het kantoor van de brigade-generaal op Cathedral Square. Inspecteur Adamson naderde de twee mannen om 18.10 uur en er werd een leger-fotograaf geposteed om een foto te maken van de arrestatie; iets wat niet gebruikelijk was. Cordon-Cuenca werd overgebracht naar het Central Police Station in Irish Town en de tipgever (die voor de schijn ook werd gearresteerd) ging naar de militaire gevangenis 'Windmill Hill' waar hij weer werd vrijgelaten.

Na de ondervraging werd Cordon-Cuenca naar Windmill Hill gebracht en om te vermijden dat er tijdens zijn proces klachten zouden komen over de



De Ragged Staff-tunnel (zie de kaart op pag. 18-19), die nog steeds wordt gebruikt door de Royal Navy, was het doelwit van Cordon Cuenca in 1943.



Tegenwoordig is een zaak met Philips-artikelen gevestigd in de oude Empire Fruit Shop in Main Street 114, waar Cuenca de bom verstopte.

behandeling door de autoriteiten, bracht inspecteur Adamson hem elke dag naar het Victoria Hotel voor zijn maaltijden. Cordon-Cuenca gaf toe dat de bom in de fruitwinkel was verstopt waar hij na een grondige huiszoeking werd gevonden.

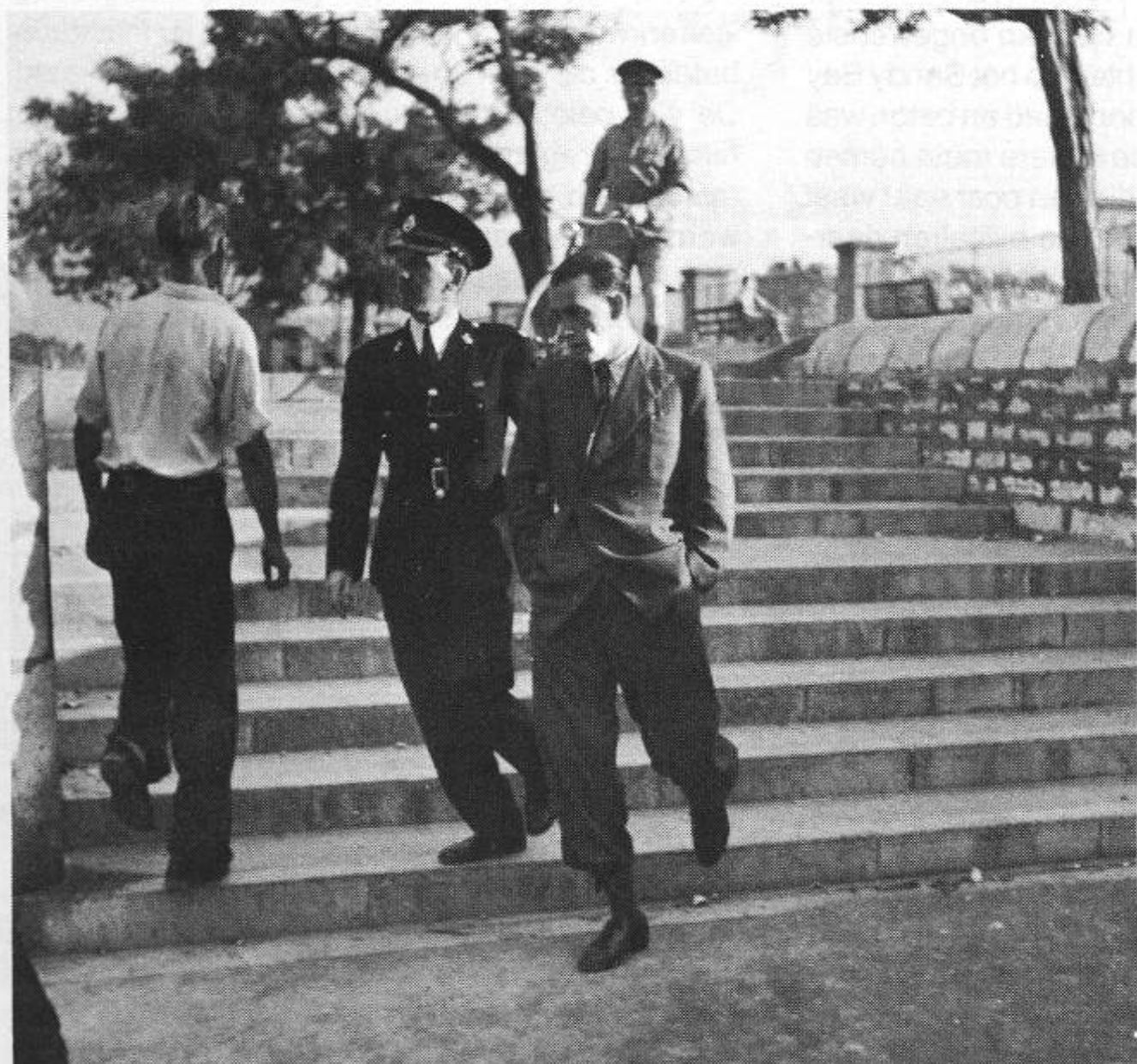
Cordon-Cuenca werd op 19 augustus voorgeleid voor een Bijzonder Gerechtshof onder de Opperrechter van Gibraltar, John H. G. McDougall. Zijn verdediging was in handen van de advocaat Peter G. Russo. Op 25 augustus werd hij schuldig bevonden aan verraad door te handelen met de bedoeling de vijand te helpen. De verdediging betoogde dat het Hof geen jurisdictie had in Gibraltar en derhalve onwettig was, waarop zij beroep aantekende bij de Privy Council in Londen.

Ondertussen was er een andere Spanjaard gearresteerd na een explosie op 30 juni in de brandstofopslagplaats op Coaling Island. Jose Martin Munoz werkte op de werf en werd, na een paar tips, gearresteerd door sergeant Joseph Ferro van de Veiligheidspolitie toen hij op weg naar zijn werk Gibraltar wilde binnen gaan bij de grenspost Four Corners. Hij werd naar het Central Police Station gebracht, waar hij bekende dat hij nog een tweede bom had, waarmee hij nog meer sabotage had willen plegen als hij niet was ontdekt. Deze bom werd gevonden door veiligheidsofficieren in een kolenhok bij het Imperial Café in Main Street.

Het proces, dat achter gesloten deuren werd gehouden, begon op 11 oktober en hij zou, net als Cordon-Cuenca, worden verdedigd door P. G.



Boven links: Het Politie-hoofdkwartier in Irish Town in juli 1977 en (rechts) het Victoria Hotel.



Links: Een zeldzame foto van de arrestatie van een vijandelijke agent. Inspecteur Adamson begeleidt Cordon Cuenca op de Sir Herbert Miles Promenade op 23 september 1943 (IWM). Boven: Bill Adamson doet het voor ons nog eens over op 27 juli 1977.



Vierendertig jaar later overdenkt een officier van de Britse marine nog eens de sabotagedaad van Martin Munoz op Coaling Island (zie de kaart op pag 30-31) op 30 juni 1943 (Norman Cummings).



Dit gebouw was eens het Imperial Cafe, waar Munoz' bom werd gevonden. Het is nu de Algemene Bank van Gibraltar. Het Victoria Hotel ligt maar een paar meter verder naar links.

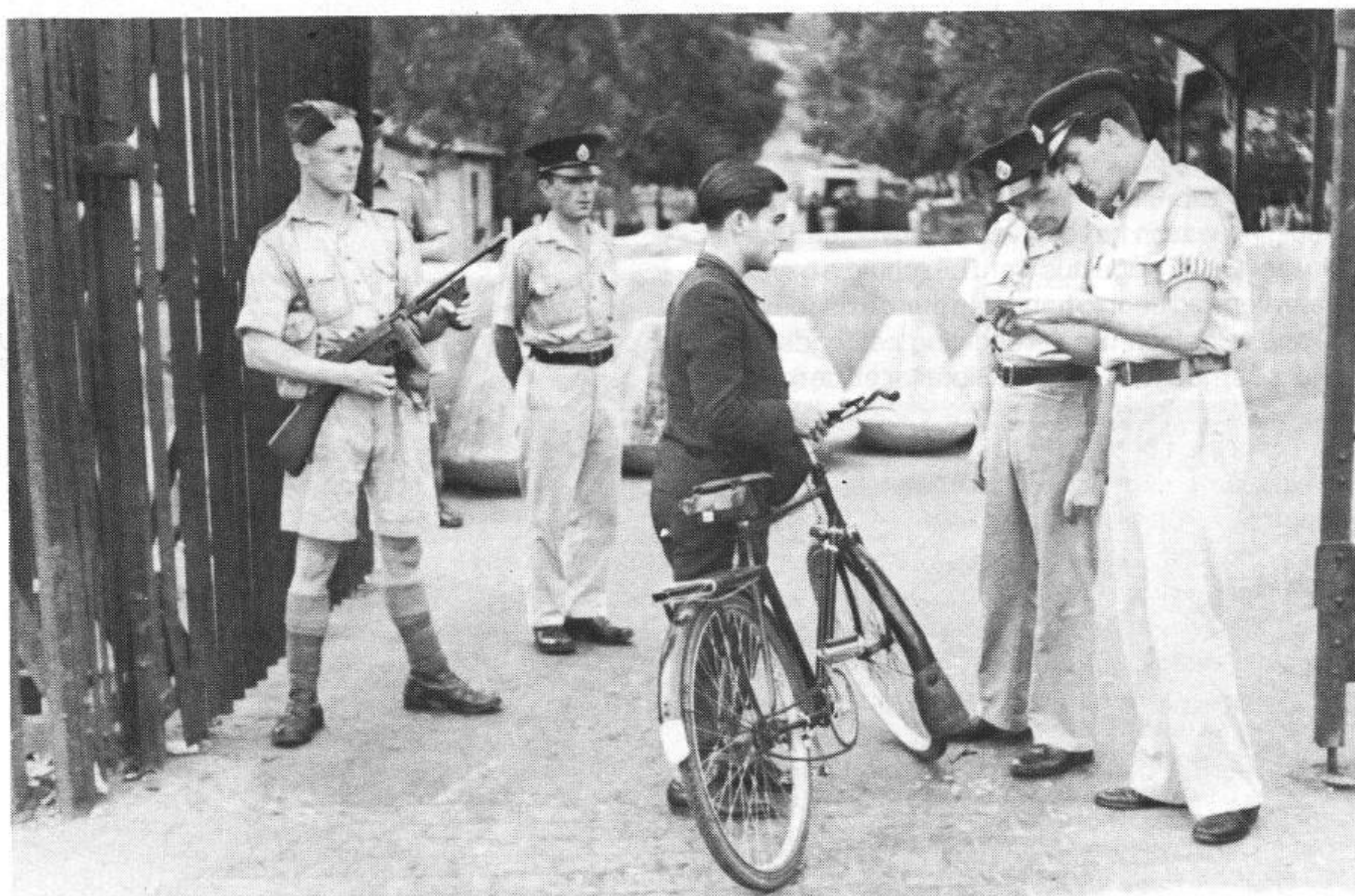
Russo. Munoz bekende echter en werd daarop ter dood veroordeeld door Opperrechter McDougall. De hele zaak had minder dan een kwartier geduurd. Volgens de berichten hoorde Munoz het vonnis gelaten aan en knikte hij toen het doodvonnis door de tolk in het Spaans werd vertaald. Nadat het vonnis was uitgesproken verwees Mr. Russo echter naar het hoger beroep voor de Privy Council over de rechterlijke beslissing van de Opperrechter tijdens het proces van Cordon-Cuenca. De Procureur-Generaal, W. J. Lockhart-Smith, antwoordde daar op dat het vonnis niet zou worden uitgevoerd voordat de Privy Council uitspraak had gedaan in de andere zaak.

Deze werd op 13 december behandeld door de Lord Chancellor Lord Atkin, alsmede door Lord Portee, Lord Clauson en Sir George Rankin. Het Hof verwierp het beroep van Peter Russo en verklaarde de vonnissen rechtsgeldig.

De beul van het ministerie van binnenlandse zaken Albert Pierrepont, zou naar Gibraltar vliegen voor de executie. Op 11 januari 1944 om 9.00 uur beklom Cordon-Cuenca het speciaal gebouwde schavot op het terrein van de gevangenis in Gibraltar en drie minuten later werd hij gevolgd door Martin Munoz. Na de executie werden beide mannen binnen de gevangensmuren begraven.

Ondanks deze schaduwzijde had het leven in Gibraltar ook een vrolijke kant. De relaties met de Spanjaarden waren hartelijk en de Gouverneur nodigde de Spaanse commandant Generaal Fernando Barron, en diens vrouw uit voor de lunch in het klooster, zoals de residentie van de Gouverneur genoemd werd en wordt. Belangrijke bezoekers aan de Rots, de Hertog van Gloucester, enkele malen Winston Churchill, generaal Eisenhower, generaal Sikorski en de dubbelganger van generaal Montgomery, logeerden allemaal in het klooster. Groepen van de Entertainments National Service Association (ENSA), de organisatie die de ontspanning van de militairen in handen had, kwamen regelmatig om de troepen op de Rots te vermaken of deden even Gibraltar aan tijdens een stop in een tournee langs de strijdkrachten. Toneel- en filmacteurs als John Gielgud, Michael Wilding, Beatrice Billie, Noel Coward, Vivian Leigh en de anderen verbleven dan in het ruime Rock Hotel. Alle belangrijke bezoekers werden in het klooster ontvangen door de Gouverneur (Lord Gort tot mei 1942, daarna generaal Mason-MacFarlane, 'Mason-Mac' voor zijn vrienden).

De weinige vrouwelijke militairen behorende tot de Women's Royal Naval Service (WRNS) hadden een aparte behuizing in de 'Wrenery' waar ook de verpleegsters waren ondergebracht. Alle verzoeken voor een afspraakje moesten worden goedge-



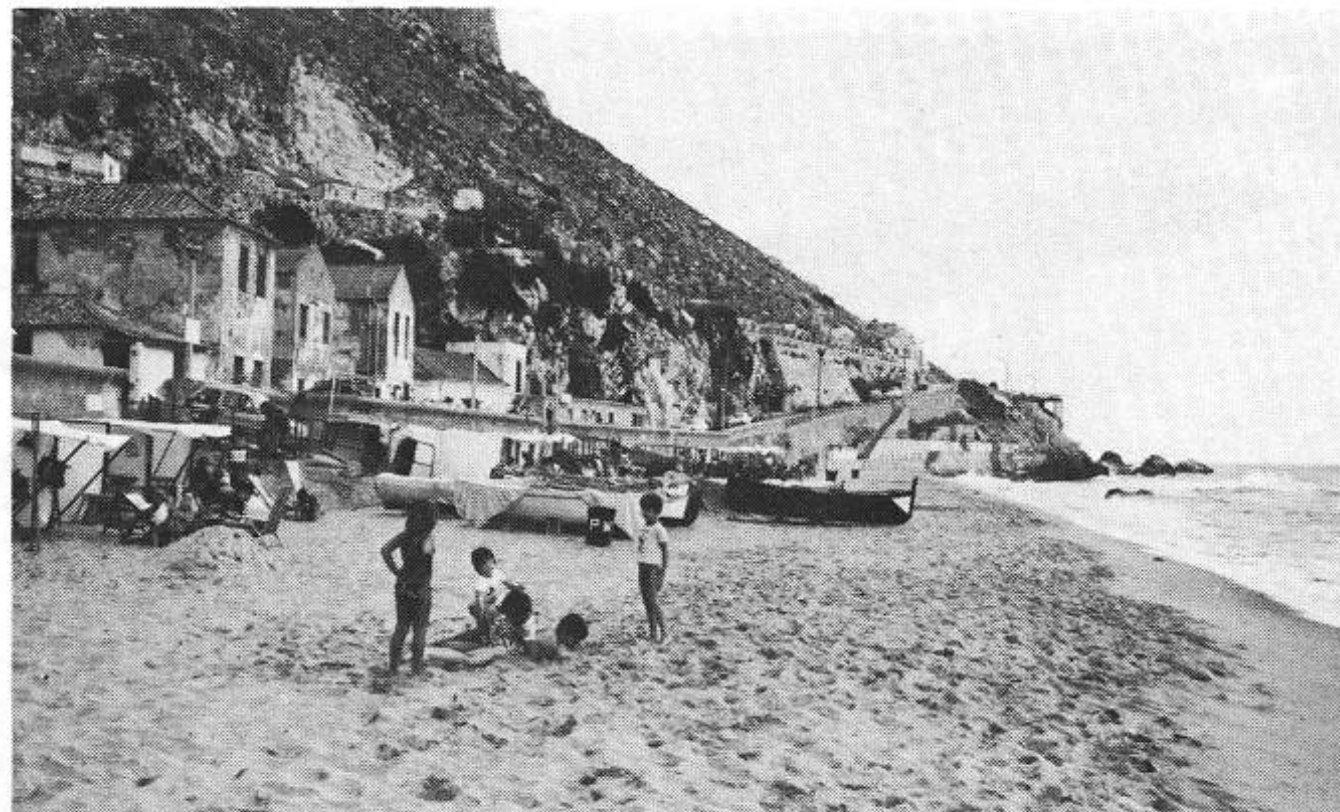
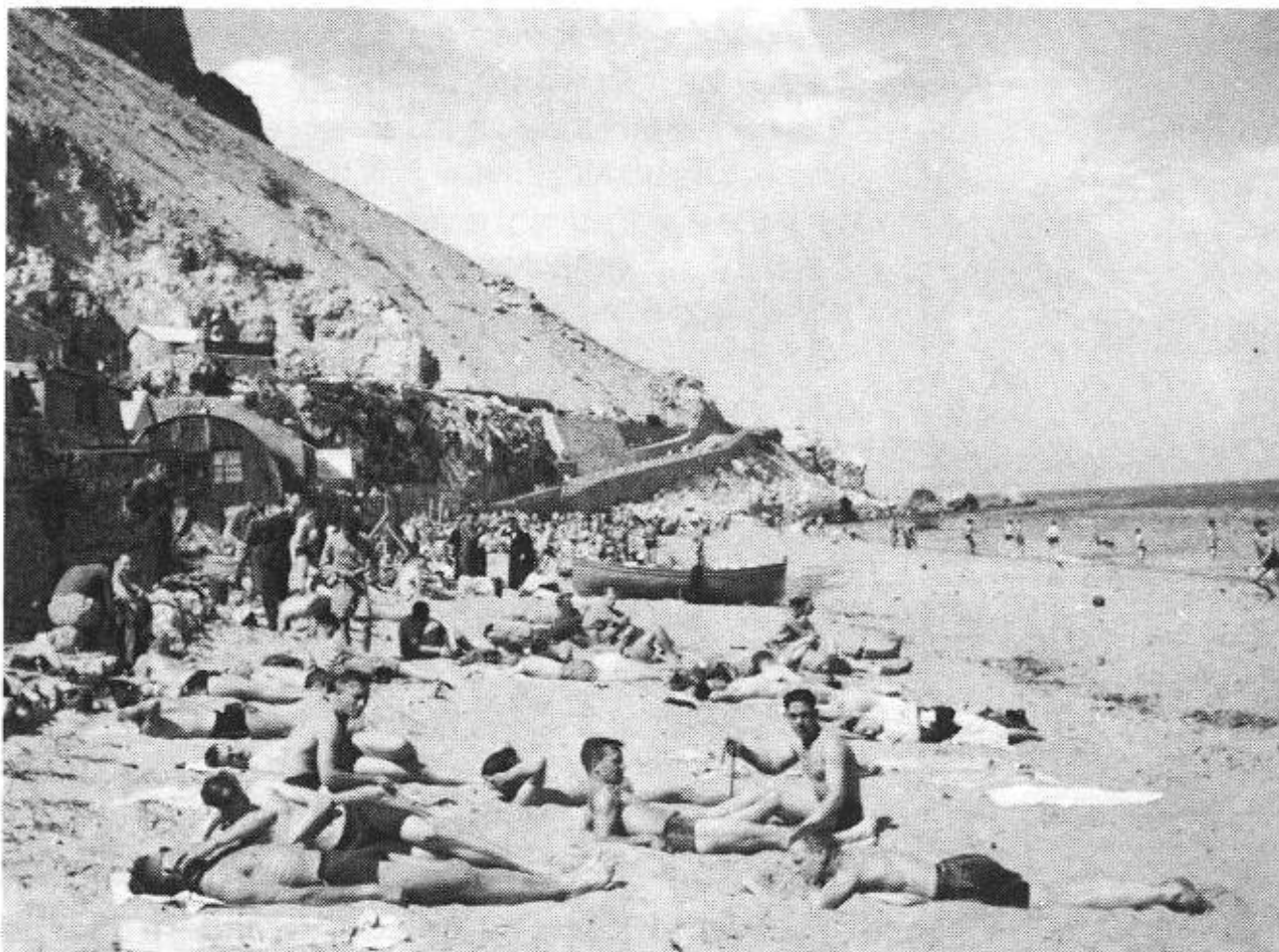
Boven: Four corners in 1942 waar Martin Munoz door sergeant Ferro werd gearresteerd (IWM).

keurd door de commandant van de WRNS of door de directrice die een zwarte lijst van ongewenste figuren bijhield. 'Wrens' mochten op het Sandy Bay strand komen, hoewel dat door draad en beton was omgeven. Ze mochten ook de kortere route nemen door de 'Admiralty Tunnel', die van oost naar west door de Rots loopt. De mannelijke militairen daarentegen moesten via de weg de oostzijde van de Rots bereiken en men kan zich hun teleurstelling indenken als er na een lange, stoffige en vermoeiende wandeling geen leuke meisjes op het strand waren. Veel 'Wrens' die in ploegendienst werkten brachten hun vrije middagen slapend op hun kamers door in plaats van te zonnebaden. Tot grote ergernis van de wachtende mannen op Sandy Bay. Zwemmen was verder toegestaan bij Catalan Bay en op Eastern Beach. Op laatstgenoemd strand mocht, door de geïsoleerde ligging, naakt worden gezwommen (alleen mannen!). De meer gebruikelijke sporten zoals tennis, squash en atletiek, konden worden bedreven aan het andere einde van de Rots bij Punta di Europa.

Toen in 1940 in het Verenigd Koninkrijk de Independent Companies werden gevormd, (een soort commando-eenheden) werd voorgesteld dat ook op Gibraltar te doen en in oktober van dat jaar werd de Fortress Independent Company opgericht. De

Compagnie bestond uit vier pelotons waarvoor militairen werden aangetrokken uit de vier infanteriebataljons die toen op de Rots waren gestationeerd. De vier pelotons bestonden elk uit militairen van hetzelfde regiment, de Kings, de Devons, de Somersets en de Black Watch. Op dergelijke wijze werd genie en verbindingspersoneel gehaald uit de Royal Engineers en uit het Royal Corps of Signals. Terwijl de inlichtingen-sectie en de compagniestaf werden bemand door personeel van de Royal Artillery.

Oorspronkelijk was de taak van de Fortress Independent Company tweeledig. Ten eerste was zij bestemd voor het uitvoeren van raids en ten tweede moest ze als reserve dienen bij een eventuele invasie van de Rots. De manschappen waren alle getraind in vernielingswerk, het omgaan met boten en landingsvaartuigen en het ongewapende gevecht. Voorts in sabotage, seinen, gekleed zwemmen met bepakkings, veldversterkingen en het gevecht bij nacht. Het nieuws van de oprichting van de Compagnie en van de vaardigheden die de manschappen verwierven bereikte spoedig Duitse oren en William 'Lord Haw Haw' Joyce, (de Engelse verrader die voor de Duitse radio werkte) betitelde hen in een van zijn uitzendingen als 'die boeven en bandieten, het schuim van de vier bataljons op de Rots



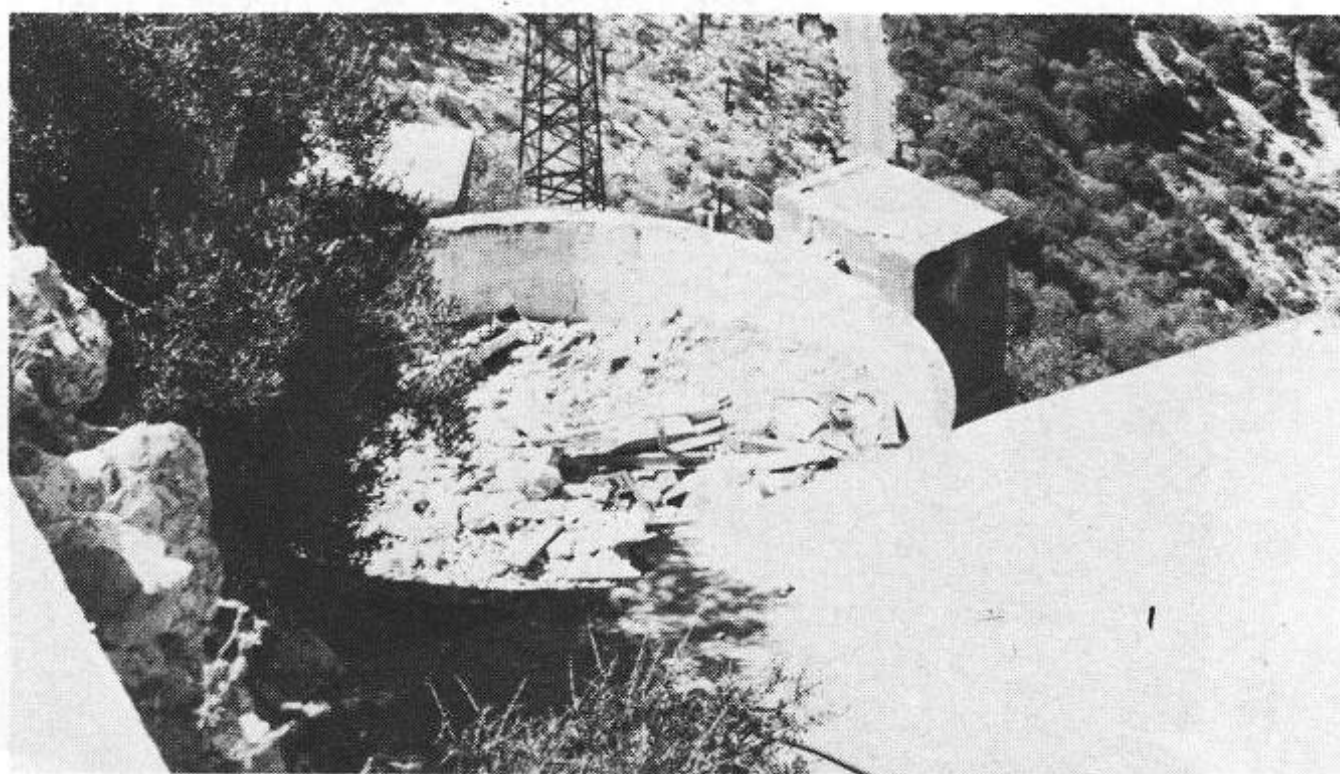
Vier plaatsen om te gaan zwemmen in Gibraltar. Links en boven: Het noordelijke stuk van Catalan Bay is in meer dan dertig jaar maar weinig veranderd . . . maar zie ook pag. 40.



Links: Eastern Bay aan het eind van de startbaan was alleen voor mannen, die zich hier netjes hebben aangekleed voor de fotograaf (IWM). Boven: Het strand en het vliegveld zijn nu door een hek gescheiden.



Links: De meisjes gebruikten Sandy Bay. V.l.n.r. Mae Craven, Beatrice Lillie, Kay Young, Vivien Leigh en Dorothy Dickson (IWM). Boven: Sally, Valerie en Jennifer als 'stand-in' voor de sterren.



Links: Voor de troepen boven op de rots was dit zelfgemaakte zwembad een welkome afkoeling (IWM). Boven: Niet aan te bevelen om het nu te gebruiken.



Boven: Mason-Mac's commando's verlaten landingsvaartuig op Catalan Bay tijdens een oefening in juni 1942 (IWM).



Boven: Het zuidelijk gedeelte van de baai is nu volledig veranderd door de bouw van het Caleta Palace Hotel in 1964.

van Gibraltar'. Later werd de naam van de eenheid veranderd in Independent Company of Gibraltar, hoewel generaal 'Mason-Mac' hen 'mijn beroepsdoders' noemde.

In november 1942 plaatste Winston Churchill Gibraltar binnen het commandogebied van generaal Eisenhower als tijdelijk hoofdkwartier voor de eerste Anglo-Amerikaanse operatie op grote schaal, de Operatie Torch. Hoewel hij in het Klooster verbleef, beschreef generaal Eisenhower de ondergrondse stakwartieren als de meest trieste plaats die hij tijdens de gehele oorlog had betrokken. 'De ondergrondse doorgangen in de Rots waren de enige beschikbare bureauruimten' schreef Eisenhower in zijn memoires, 'en daarin was de verbindingssysteem geplaatst waarmee wij geacht werden contact te houden met de commandanten van de drie aanvalsmachten. De eeuwige duisternis van de tunnels werd hier en daar doorbroken door zwakke gloeilampen. De vochtige, koude lucht in de stratenlange gangen was drukkend door gebrek aan doorstroming, waarin nauwelijks verbetering kon worden gebracht door de kletterende ventilatoren. Vanaf het boogvormige plafond drupte het oppervlakte water trouw de tweede weg van het oneindig lange, soms bijna ondraaglijke, wachten dat altijd ontstaat tussen het voltooiën van een militair plan en het moment dat de actie begint', generaal Eisenhower gaf echter toe dat 'er geen andere plaats bruikbaar was'. In november 1942 bezaten de geallieerden behalve het Middellandse Zeegebied niets ten westen van Malta. 'Gibraltar', schreef Eisenhower, 'maakte de invasie van Noordwest-Afrika mogelijk'.

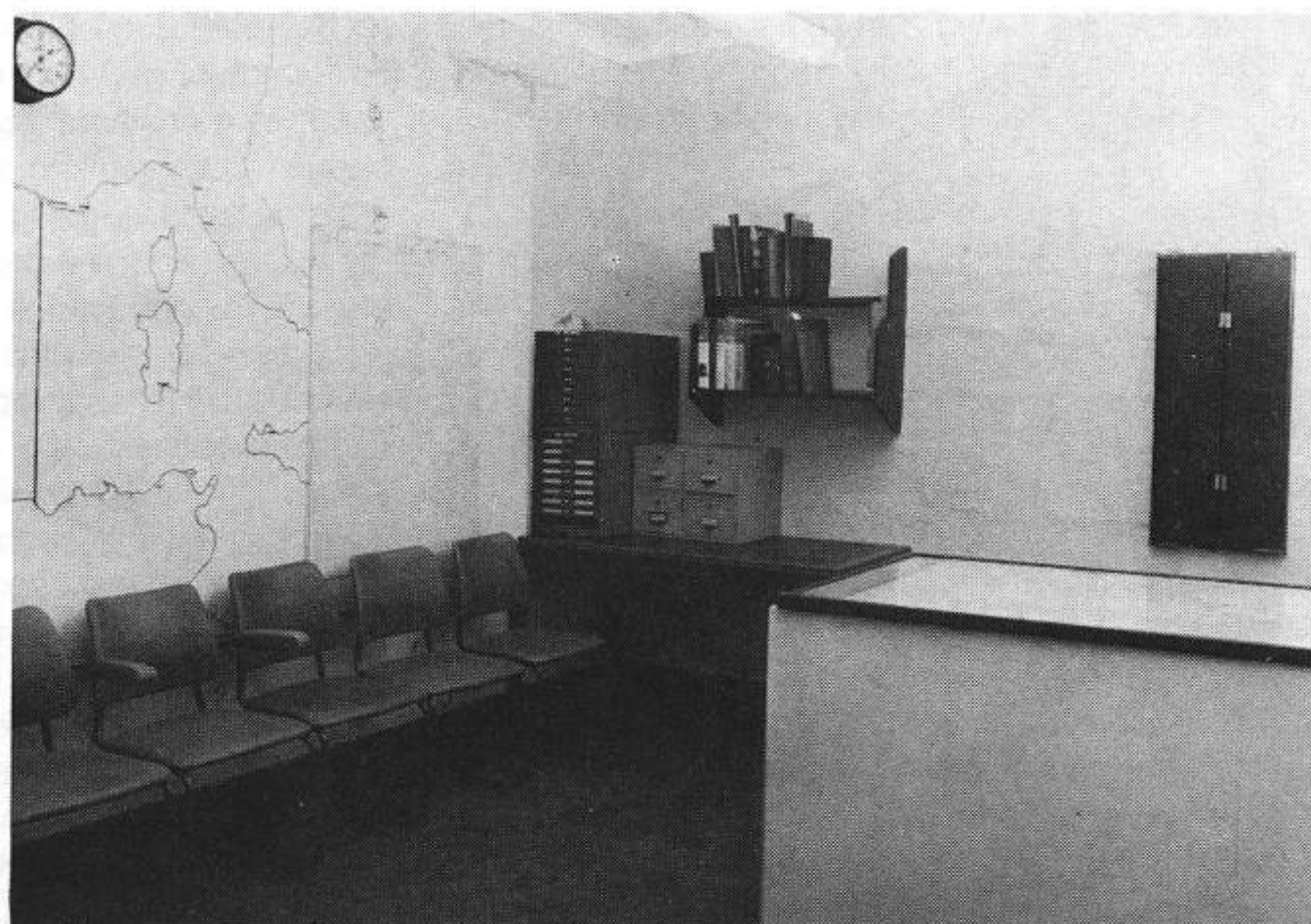
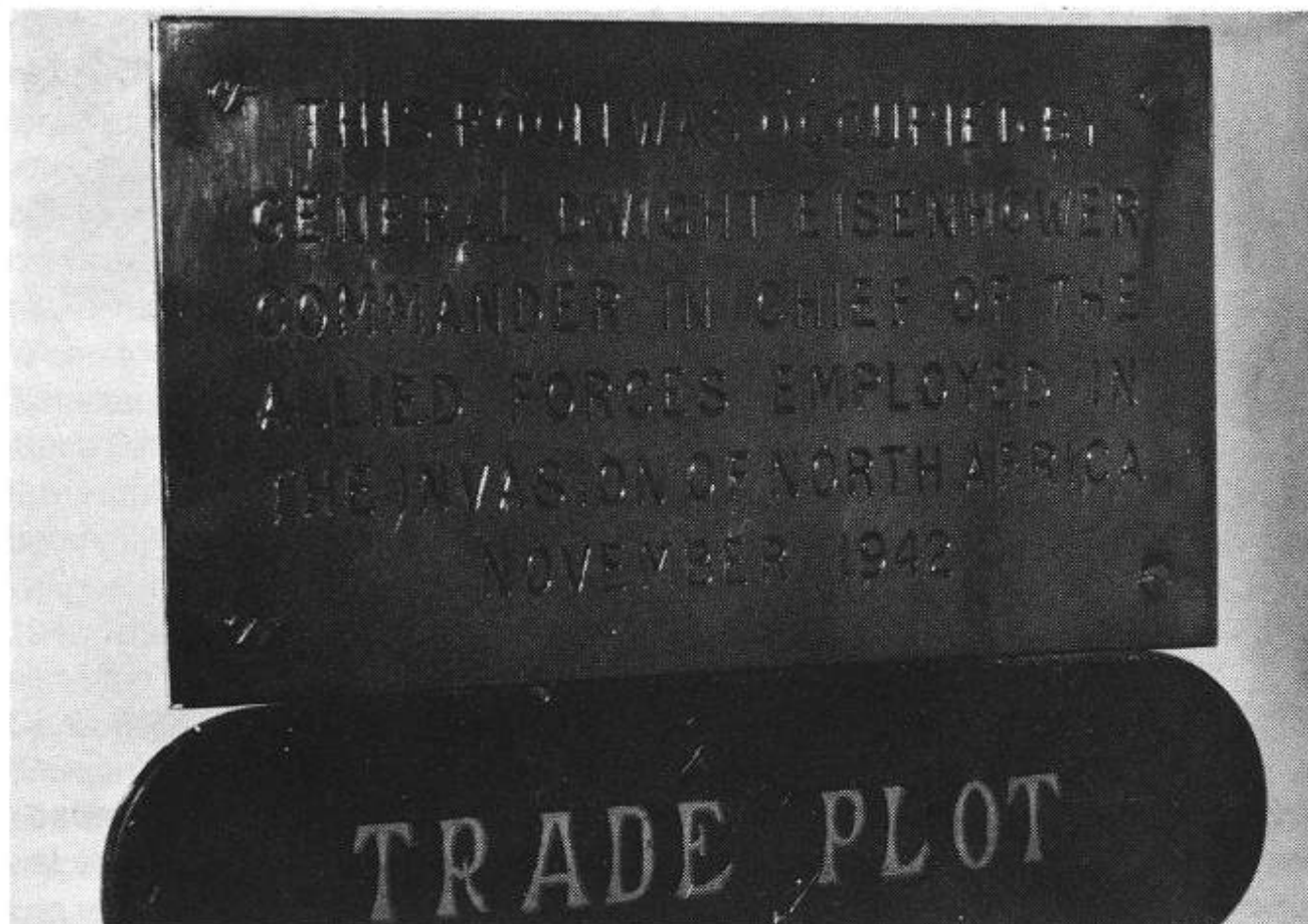
De dag nadat hij was gearriveerd, op 7 november, reed de generaal de Rots op om de apen te bekijken die sinds de Moren al generaties lang op Gibraltar verblijven. Kapitein Harry Butcher, de aide de camp van de generaal vertelt dat Eisenhower had gehoord dat iedereen die de Rots bezocht de apen

moest zien omdat zij geluk zouden brengen. 's Middags begeleidde kapitein Burcher de generaal tijdens de rit in een Ford stafauto over de smalle wegen langs de ravijnen van tientallen meters, met soldaat Kronke aan het stuur. Bij de apen gekomen, tikte Eisenhower er een op het hoofd om geen gelukbrengende mogelijkheid te missen.

Het meest bizarre voorval tijdens de Tweede Wereldoorlog in Gibraltar vond plaats enkele dagen voor D-day in 1944 met het opduiken aldaar van de dubbelganger van generaal Montgomery. Het was een van de vele afleidingsmanoeuvres om de Duitsers te misleiden over de plaats en de tijd van de invasie van Europa.



Boven: Luitenant-generaal Dwight Eisenhower in zijn ondergrondse bureau in Gibraltar op 5 oktober 1942, samen met zijn adjudant, luitenant ter zeer Harry Butcher (US Army). Onder: Een foto die de RAF voor ons maakte van hetzelfde vertrek en (linksonder) de plaquette die herinnert aan het historische verleden van deze ruimte.



Het plan behelsde dat, als generaal Montgomery, de bevelhebber van de landstrijdkrachten van de invasie, door middel van een dubbelganger op een ander oorlogstoneel zou verschijnen, dit de vijand aanleiding zou kunnen geven om te geloven dat de landingen daar zouden plaatsvinden.

Generaal Eisenhower keurde het idee goed en er werd een wereldwijde zoekactie begonnen om de geschikte persoon te vinden, die als Montgomery kon optreden. Het M15-team dat de operatie in handen had, kolonel Lester, kapitein Stephen Watts en luitenant Jack Hervey, bekeek zonder succes lijsten van Amerikaanse en Engelse acteurs.

Kapitein Watts herinnerde zich toen, dat hij in de *News Chronicle*, een thans niet meer bestaande krant, een foto had gezien van een man met een baret die op Montgomery leek. In het bewuste artikel van 14 maart 1944 stond: 'U heeft het mis - Het is luitenant Clifton James.'

Toen luitenant James eenmaal was achterhaald



Boven: Luitenant Clifton James speelt in 1958 nog eens de rol van Montgomery tijdens opnamen voor de film 'I was Monty's Double'. Hier de scène van de aankomst op North Front in 1944.

AND FIT ICE MEN

Rationing after war Meat, fats, dairy produce

COL. J. J. LEWELLIN, Food Minister, said to a Conservative women's meeting in London yesterday: "When the armistice is signed you will not be able to take down food rationing as you take down the black-out curtains. In meat, dairy products and fats there will unfortunately be a shortage for several years ahead."

Explaining the necessity for a continuance of the rationing after the war he said: "You cannot take a whole lot of able young men off the farms, not only here but in Canada, the United States, Australia and New Zealand. deprive the land of fertilisers and transfer factory production from agricultural machinery to tanks and munitions, and expect farm production to be kept up."

"There is going to be this period of shortage, and don't let us draw back from saying it, because the important thing is to tell the people the truth."

"Until we see supplies in sufficient abundance to prevent there being queues before every shop, we must continue with the system of rationing that has stood us in good stead."

The man who brought the house down

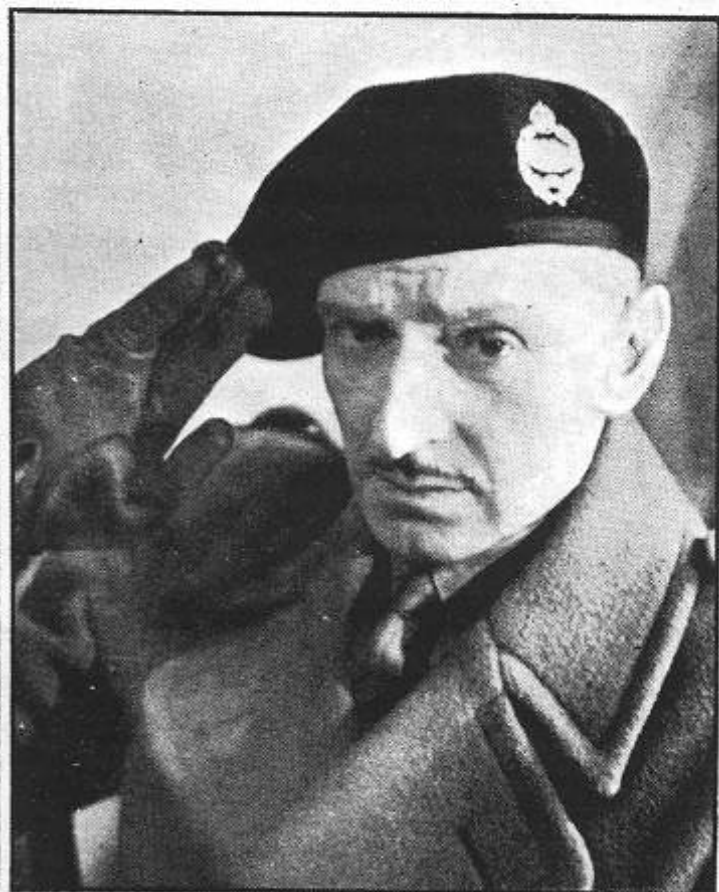
RECOGNISE the man in picture below? You're wrong. His name is James - Lt. Clifton James, producer and chief performer in the Royal Army Pay Corps Drama and Variety Group, which gave its first London production at the Comedy Theatre on Sunday.

Lt. James finds his likeness to Gen. Montgomery embarrassing. "Everybody stares at me," he says.

When the Group gave a show at Leicester, the finale, a patriotic affair with Britannia as the central figure, did not go over very well.

So Lt. James donned a beret and a British warm and just walked on to the stage. The astonished audience clapped and cheered for five minutes.

Lt. James, who comes from Perth, Australia, has been a professional actor for 25 years. He made his first appearance with Fred Karno at a salary of 15s. a week.



"Bluebeard" moved 27

bleek de gelijkenis verbluffend. Toen hij was verkleed met de typische Monty kleren, de zwarte baret met de dubbele insignes, het veldtenu en de wolgevoerde vliegersjas, wist kolonel Lester dat het plan kon slagen.

Luitenant James was daar niet van overtuigd. In zijn autobiografie, *I was Monty's Double*, beschrijft hij zijn angsten bij het spelen van Montgomery voor officieren en manschappen die de generaal persoonlijk kenden. Hoewel hij toneelervaring had, vreesde luitenant James dat zijn zenuwen hem de baas zouden worden.

Gibraltar werd gekozen als de ideale plaats om de 'Generaal' te vertonen, omdat hij dan zeker zou worden gezien door nieuwsgierige Spaanse, en

hopelijk, Duitse ogen en omdat het de logische plaats was voor de generaal als hij een invasie in het Middellandse Zeegebied voorbereidde. De voornaamste misleidingspoging was derhalve het bezoek van luitenant James aan de Rots. Met opzet liet men zijn bezoek aan Gibraltar uitlekken in de hoop dat de Duitse spionnen onder de Spaanse arbeiders hun werk zouden doen.

Clifton James schreef later dat, toen hij aankwam op het vliegveld Northolt in West-Londen zijn hart in zijn keel bonsde en hij even dacht niet in staat te zijn uit de auto te stappen en het spel verder te spelen. 'Toen viel er plotseling iets van mij af. De angst en de verlamming kwamen van luitenant James. Met een krachtige poging schoof ik James opzij en werd Monty. Vanaf dat moment verdween met het verstrijken der uren mijn James-kant steeds verder op de achtergrond, totdat het nauwelijks meer dan een herinnering was. Als ik deze psychologische truc niet had kunnen uitvoeren had ik nooit kunnen doen wat ik gedaan heb'.

Na een vlucht van zeven uur arriveerde 'Montgomery' in Gibraltar, waar hij werd ontvangen door de aide-de-camp van de Gouverneur, majoor Foley. Onder het toezicht van een groepje Spanjaarden werd hij naar Government House gebracht waar de Gouverneur, toen generaal Sir Ralph Eastwood, hem opwachtte. Generaal Eastwood, een persoonlijke vriend van generaal Montgomery, was hogelijk verbaasd door de sprekende gelijkenis.

De volgende morgen was het dat luitenant James een wandeling zou maken door de ommuurde tuin van het Klooster, waar arbeiders die werkten aan de verbouwing van de linkervleugel zeker zijn gesproken zouden horen met de Gouverneur over een niet-bestaand 'Plan 303'. Er was ook voor gezorgd dat twee hooggeplaatste Spanjaarden langs zouden komen en de 'Generaal' toevallig in de tuin zouden ontmoeten. Het plan slaagde volledig en Britse spionnen in Madrid meldten later dat het nieuws van 'Montgomery's' aankomst en daarna zijn vertrek per vliegtuig naar Afrika, de Spaanse hoofdstad binnen enkele uren had bereikt.

Later die dag arriveerde de onechte Montgomery op het vliegveld voor zijn vertrek naar Algiers. Nadat de Erewacht was geïnspecteerd werd nog een misleidende discussie geënceneerd tussen luitenant James en de Gouverneur voor het open raam van de kantine om degenen die oren en ogen open hadden van dienst te zijn. De twee Spanjaarden van de ontmoeting in het Klooster stonden vooraan in de menigte die zich had verzameld om de generaal uit te zwaaien. Luitenant James reisde toen een week door Noord-Afrika, terwijl vijandelijke spionnen alle kans kregen hem te volgen. Toen de tour voorbij was bleef hij rustig in Caïro tot de invasie was begonnen.

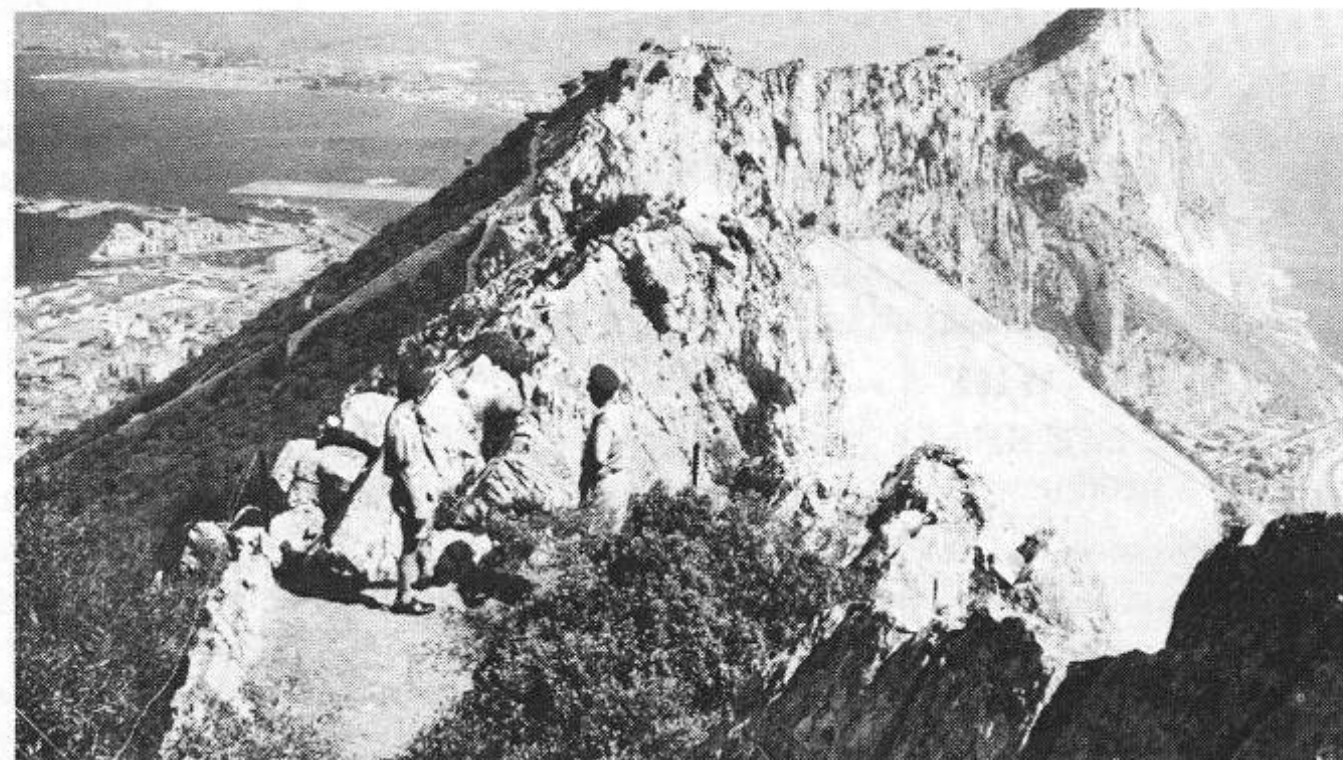
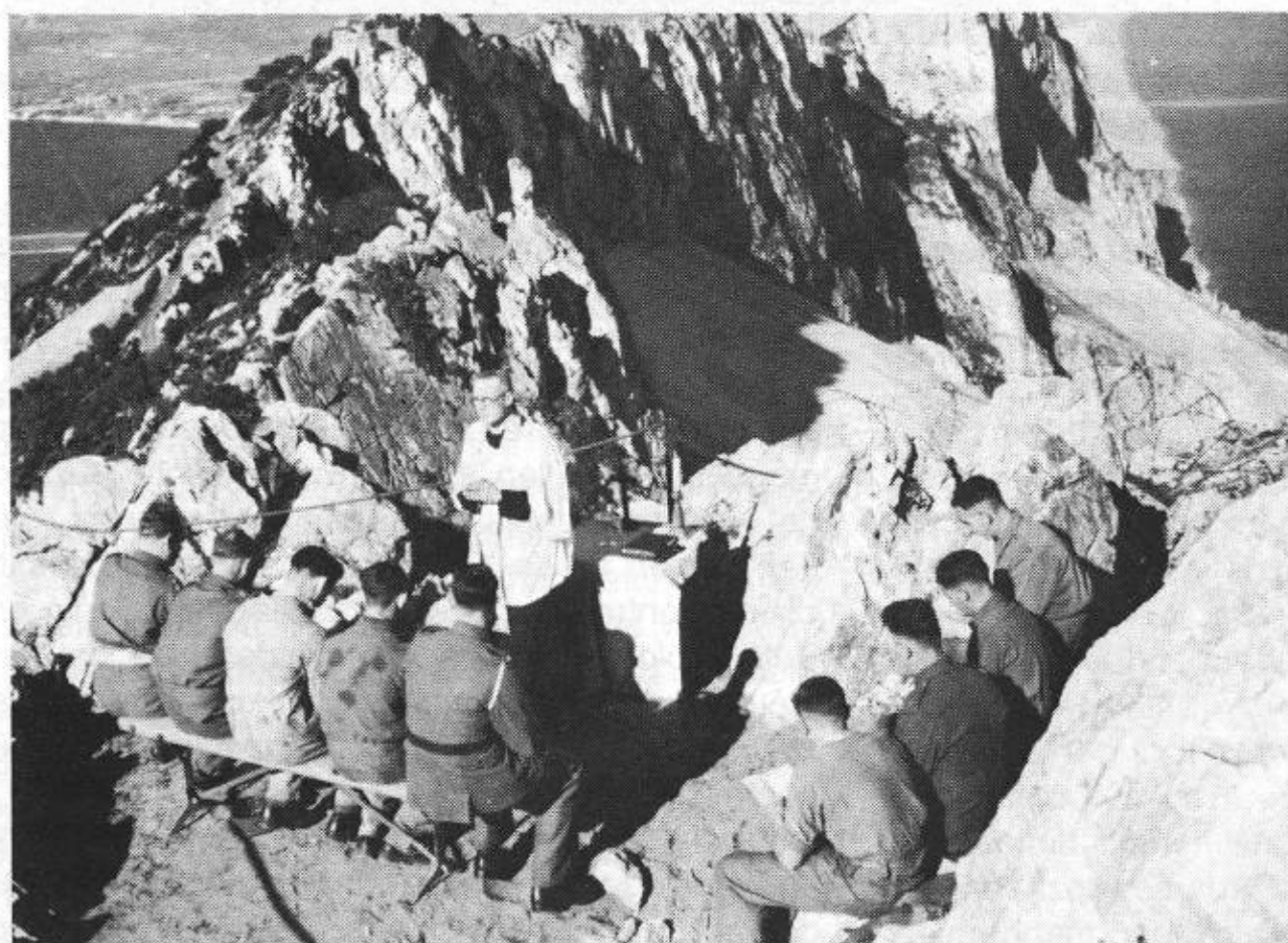
Ons bezoek van een week aan Gibraltar in mei 1977 was te kort om alle interessante overblijfselen te bekijken en de gebeurtenissen na te gaan



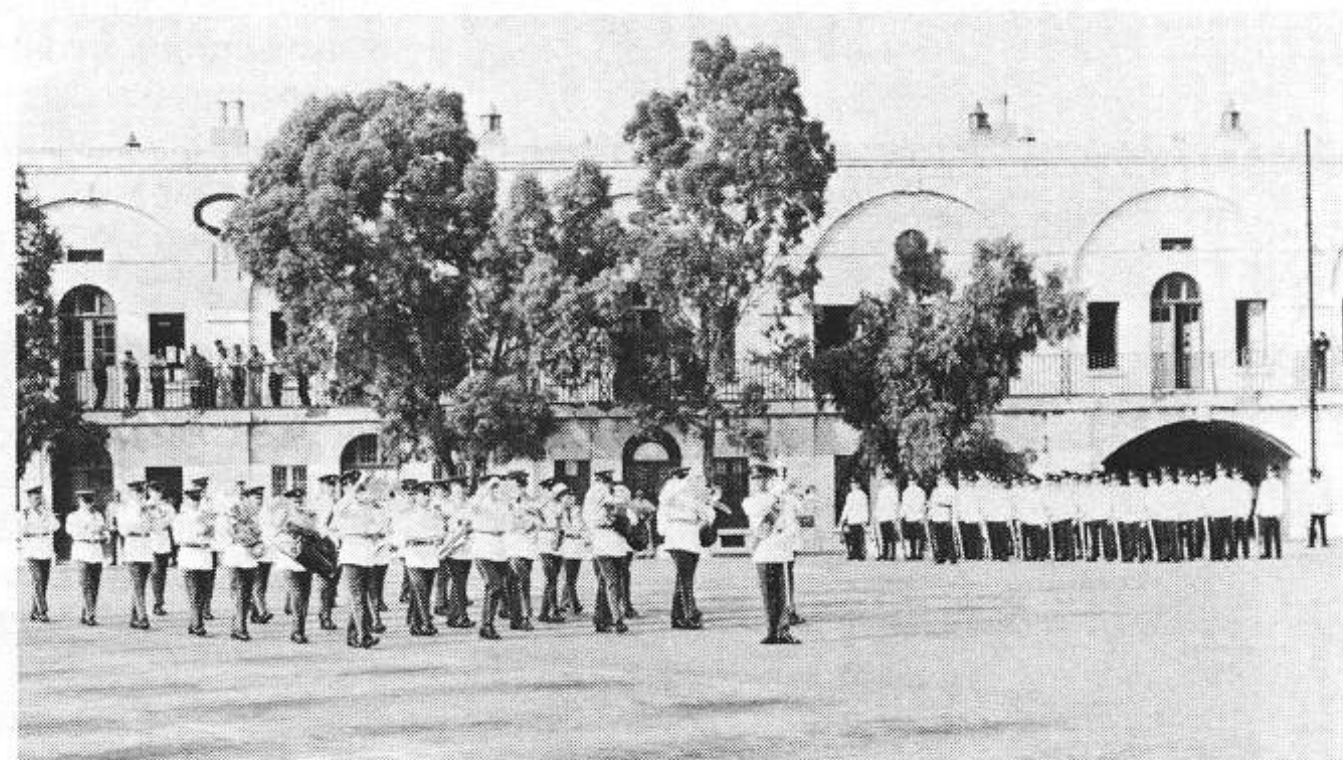
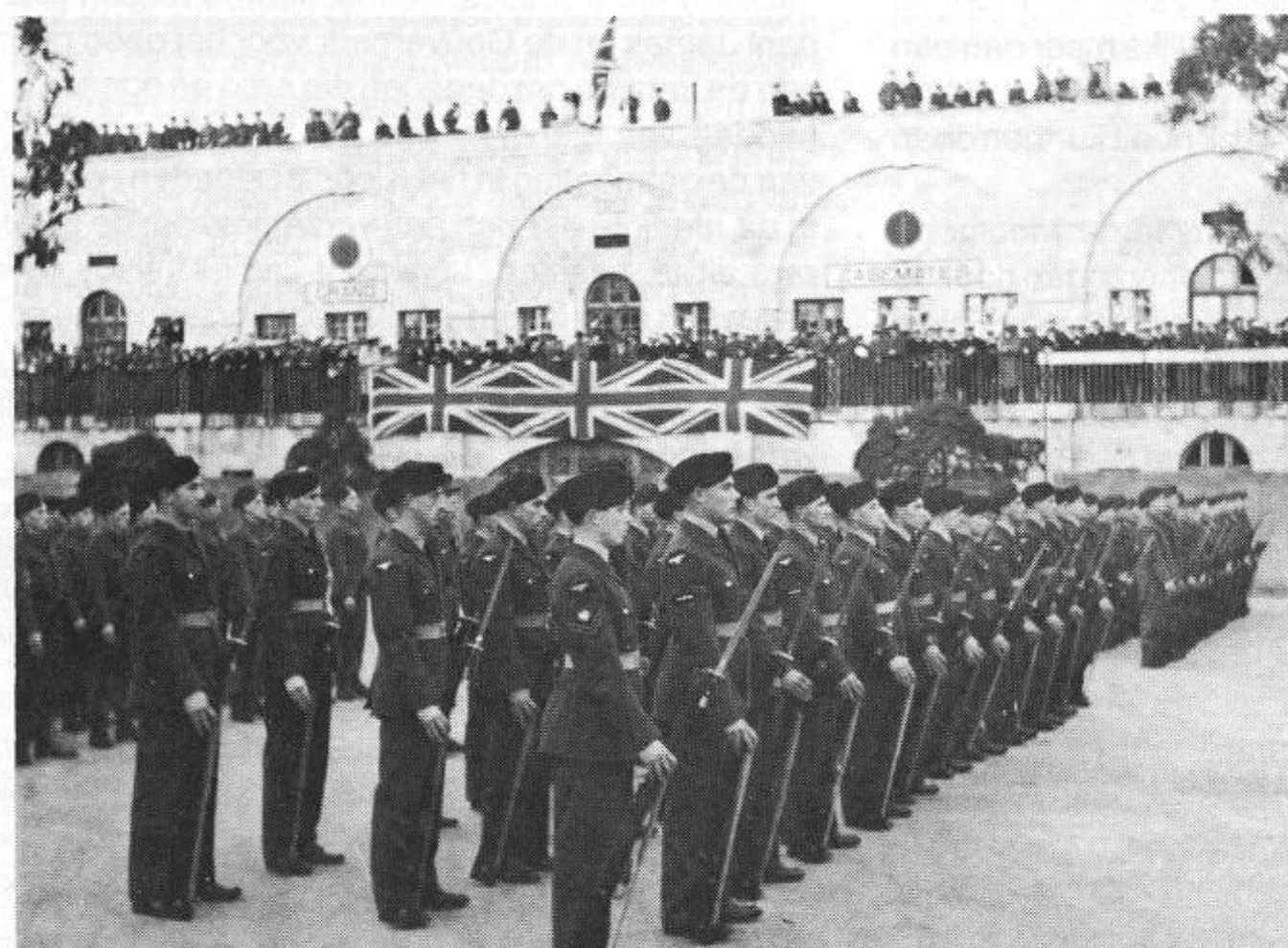
Boven: 'Monty' salueert voor de erewacht opgesteld voor het Klooster op de hoek van Main Street en Convent Place.



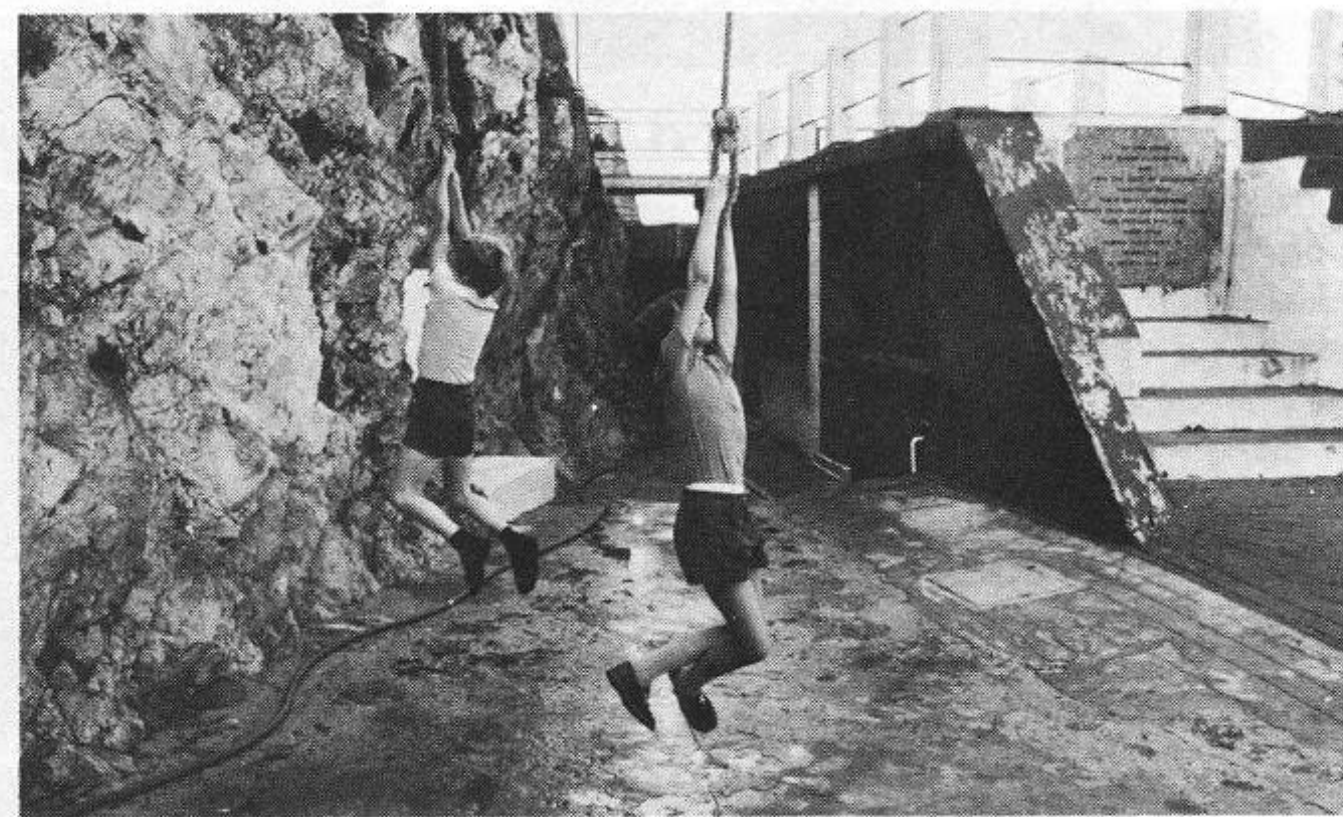
Boven links: Hoewel er maar weinig Engelse vrouwen op de Rots waren, had deze Amerikaanse officier spoedig kennis gemaakt met Miss Ann Bolt van ENSA (IWM). Boven: Wij waren zo gelukkig een paar leuke meisjes aan te treffen op de hoek van City Mill Lane en Main Street.



Links: Pater Williamson draagt de Heilige Mis op naast de Spyglass Battery, op 400 m hoogte (IWH). Boven: Twee officieren van de RAF brachten ons naar dezelfde plaats – let op de begroeiing voor het opvangen van regenwater.



Links: De traditionele 'Ceremony of the Keys' op Grand Casemates Square werd de hele oorlog door gehouden. Hier staat de RAF aangetreden in 1942 (IWM). Boven: Tegenwoordig is de wachtparade een toeristische attractie die vijf keer per jaar wordt gehouden.



Links: De rotsapen zijn een andere grote traditie op Gibraltar. Hier laat kapitein J. Fitzgerald de nieuwe apen los die in opdracht van Winston

Churchill werden aangevoerd. Boven: De apen waren weg toen wij hun verblijfplaats bezochten, dus moesten wij zelf voor aap spelen.



Boven: George en Beryl Formby vermaken de patiënten in het Militaire Hospitaal van Gibraltar in oktober 1943 (IWM). Rechts: Nog iets van



Norman Cumming – een foto voor ons gemaakt in augustus 1977 op dezelfde plaats, die thans Marine Hospitaal is.

die tijdens de Tweede Wereldoorlog hadden plaatsgevonden.

We onderzochten het spionnenverhaal en ontdekten dat de twee officieren, die de arrestatie hadden verricht, nog steeds in Gibraltar woonden. Sergeant Ferro is tegenwoordig hoofdinspecteur van de Veiligheidspolitie en dankzij hem konden we veel plaatsen bezoeken die normaal niet voor het publiek toegankelijk zijn, zoals tunnels en kanonnen. Inspecteur Adamson is nu gepensioneerd en was zo vriendelijk ons een nogal gehaast interview toe te staan ongeveer een uur voordat wij met de Trident terug zouden keren naar Engeland. Hij woont slechts een paar meter van de plaats waar hij Cordon-Cuenca arresteerde, aan de Sir Herbert Miles Promenade langs Cathedral Square. In de kantoren van M15 zit nu het Toeristenbureau van Gibraltar, dat ons zeer behulpzaam was bij ons bezoek en zelfs iemand stuurde, Norman Cumming, om ons af te halen van het vliegveld. Norman was tijdens de Tweede Wereldoorlog op de Rots en bleek van onschatbare waarde bij het localiseren van de plaatsen op de foto's uit de oorlog. Hij maakte ook nog enkele foto's voor ons na ons vertrek en wij willen hier onze dank betuigen aan hem en zijn collega's van het Toeristenbureau. De Gouverneur van Gibraltar, maarschalk van de Royal Air Force Sir John Grandy, was zo vriendelijk toestemming te verlenen om foto's te maken in de tuin van het Klooster en 'leende' ons zelfs zijn aide-

de-camp, kapitein Anthony Barne, om de plaats in te nemen van de figuren op de oorlogsfoto's.

De naam 'Convent' (Klooster) voor het Government House lijkt nogal vreemd en in deel IV van zijn geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog beschrijft Winston Churchill zelf hoe de naam verkeerd begrepen kan worden: 'Tot 1908 werd de residentie van de Gouverneur altijd het Klooster genoemd. In dat jaar schreef de persoonlijke secretaris van Koning Edward VII, Sir Henry Ponsonby, aan de Gouverneur dat de koning het beter achtte de naam te veranderen in 'Government House'. De reden hiervoor was dat er tijdens het bezoek van de koning aan Gibraltar tijdens het Gouverneurschap van Sir George White, een bericht in de Engelse kranten had gestaan dat de koning had gelunchd in het Klooster. Tien dagen later ontving Zijne Majesteit een resolutie van een Protestants genootschap, waarin het werd betreurd dat de koning het nodig had gevonden een Rooms-Katholiek instelling niet slechts te bezoeken, maar er zelfs de luch te gebruiken. Toen koning Georg VI in juni 1943 Noord-Afrika bezocht, sprak hij echter de wens uit dat de residentie van de Gouverneur opnieuw het Klooster zou heten, zodat het nog steeds het Klooster is.'

Wij benaderden ook de vice-Gouverneur, Mr. Howard Davies, om te kijken of het mogelijk was de gevangenis te bezoeken (dat nog een onderdeel is van het Moorse Kasteel) om de graven van de

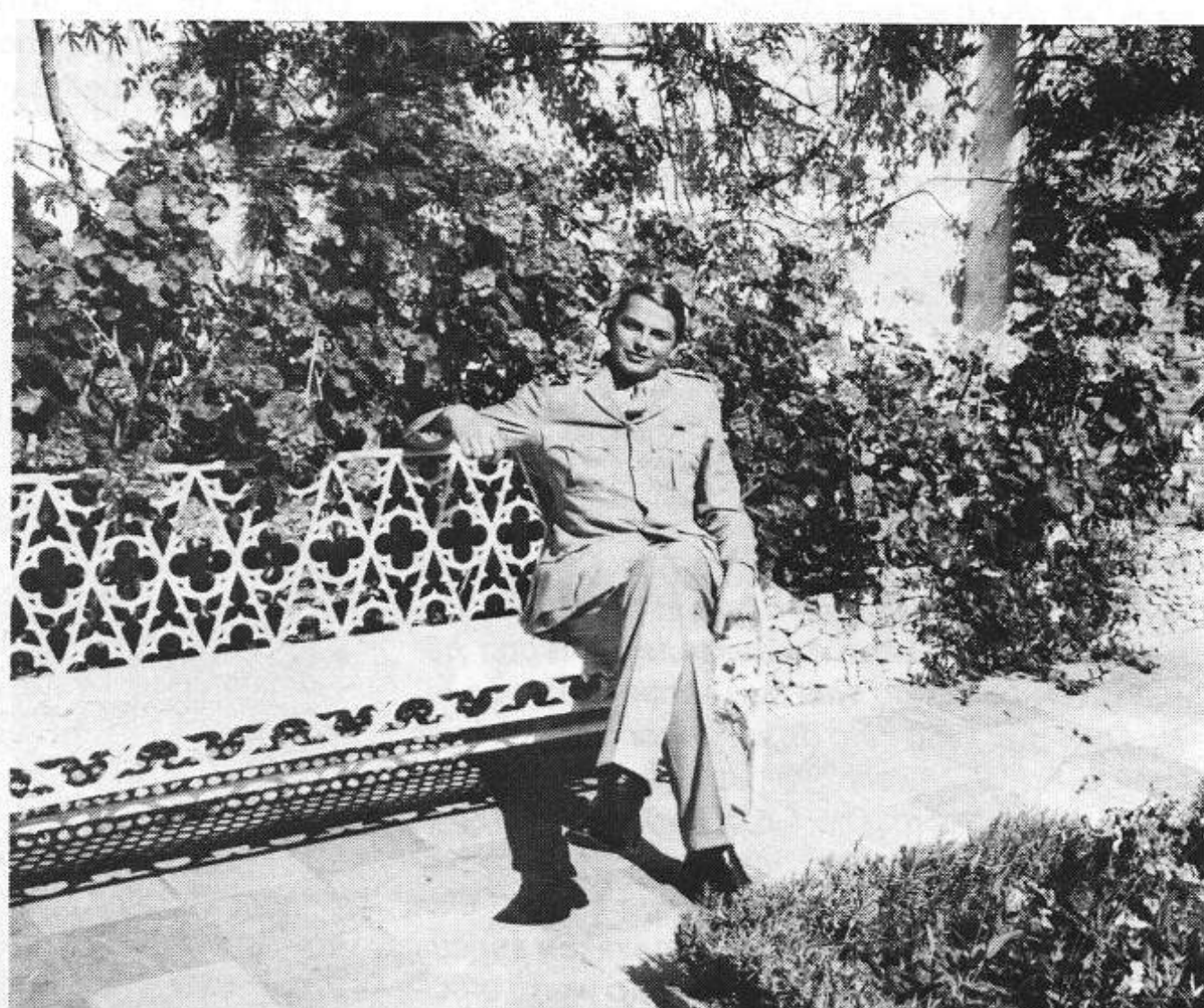
geëxecuteerde spionnen te fotograferen, maar toestemming werd geweigerd, vermoedelijk vanwege hun nationaliteit en het lopende geschil met Spanje. De militaire gevangenis op Windmill Hill is nu afgebroken voor de bouw van huizen.

Wij zochten grondig naar foto's van luitenant James tijdens zijn bezoek aan Gibraltar in de oorlog, maar die zijn niet meer aanwezig in het archief van de Gibraltar Chronicle (die toen onder militaire censuur viel), als ze al genomen zijn. Lady Grandy dacht dat ze zo'n foto had gezien, maar kon hem niet meer vinden en er werd ook niets gevonden in de Garnizoensbibliotheek. We hebben daarom gebruik gemaakt van foto's uit de film 'I was Monty's Double' uit 1958, waarin Clifton James weer zichzelf en generaal Montgomery speelde tijdens de gebeurtenissen in 1944. De stukken die zijn gefilmd op het vliegveld en buiten het Klooster achten wij geschikt om ons verhaal te illustreren. We bekeken ook foto's van scènes binnen het Government House maar deze waren gefilmd op een set in de studio's in Elstree.

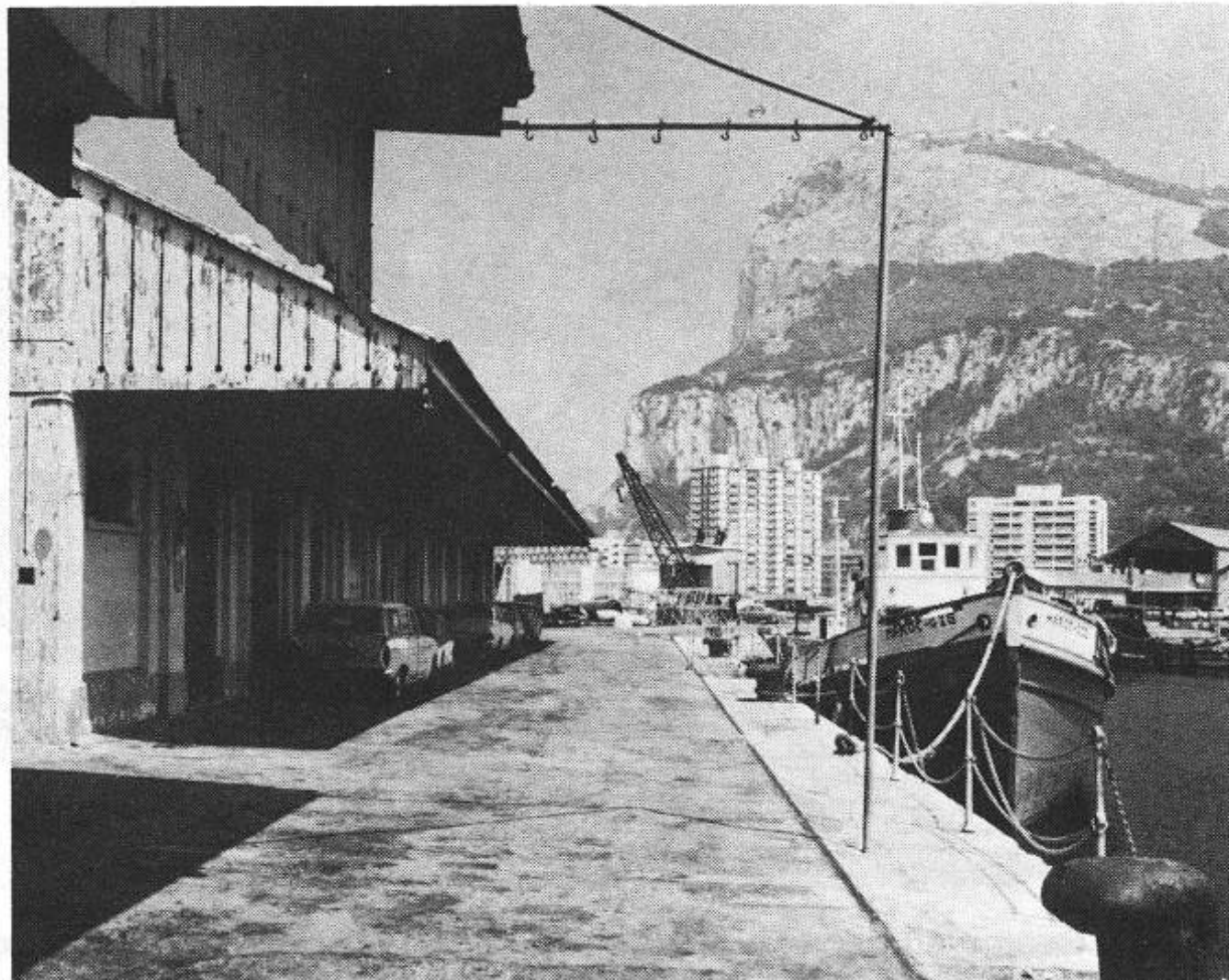
Clifton James stierf op 65-jarige leeftijd in Worthing in mei 1963. In zijn boek maakte hij veel bezwaar tegen de wijze waarop zijn bezoek aan Gibraltar werd beschreven door generaal Eisenhower's adjudant, kapitein Harry Butcher, in diens boek 'Three Years with Eisenhower': 'Donderdag 15 juni 1944. Bij SHAEF wordt gezegd dat iemand tijdens een lunch van generaal Montgomery met



Links: De arme generaal Browning is weggecensureerd uit deze foto van Noel Coward en de Gouverneur, die op 3 augustus 1943 werd gemaakt in



de tuin van het Klooster (IWM). Boven: Kapitein Anthony Barne neemt gaarne de plaats van de generaal in.



Links: In april 1944 kwamen zo'n 1.400 vrouwen en kinderen die in 1940 naar Richmond, Wembley en Bayswater in Engeland waren geëvacueerd, terug in Gibraltar. Engelse Tommies helpen met het dragen van hun bagage (IWM). Boven: De verlaten Bland Line-kade 33 jaar later.

Tedder en andere Britse hoge pieten schertsend het laatste bericht over de gang van zaken met Monty's dubbelganger verteld. 'Ik hoor dat de nep-Montgomery half-dronken door de straten van Gibraltar zwalkt met grote sigaren in zijn mond, rokend als een schoorsteen'. Monty, die rookt noch drinkt, sprong op en keek kwaad in het rond, gereed om onmiddellijk disciplinaire maatregelen te treffen.'

Bovenstaand citaat zal duidelijk maken dat de 'schertsende' opmerking tegen de niet rokende en drinkende Montgomery, een grap was van een Amerikaan om de draak te steken met de Generaal, terwijl Clifton James ze voor waar aannam.

De ondergrondse kamers die generaal Eisenhower tijdens Operatie Torch gebruikte, zijn nu aangegeven door een plaquette op de deur. Aangezien de ruimten nog steeds in gebruik zijn, was kapitein Ivor Oddie, van het Hoofdkwartier van de vesting zo vriendelijk te zorgen voor vergelijkende foto's waartegen geen bezwaren bestonden.

De apen zijn nog steeds een traditie in Gibraltar, want zolang zij er zijn zal de Rots Brits blijven. Om de legende in stand te houden staan de apen al sinds de Eerste Wereldoorlog onder militaire bescherming, toen in 1915 een 'Officier belast met de zorg voor de Rotsapen' werd benoemd. Tijdens de Tweede Wereldoorlog was het aantal apen gedaald tot zeven en toen Winston Churchill dit hoorde nam hij, gedachtig de apenlegende, de nodige maatregelen en het volgende telegram werd naar Gibraltar gestuurd: 'De Premier heeft enige zorg te kennen gegeven over het welzijn van de Barbarijse apen op Gibraltar, waarover hij onrustbarende geruchten heeft vernomen. Hij wil beslist niet dat ze uitsterven. Ik heb van de Eerste Minister aanwijzingen gekregen dat het aantal apen niet minder dan 24 mag bedragen en dat alle pogingen in het werk moeten worden gesteld dit aantal zo snel mogelijk te bereiken, waarna dit als een minimum moet gelden.'

Dit had tot gevolg dat in Noord-Afrika Barbarijse apen werden gevangen en op gestuurd door employés van de Britse Ambassade en tegen het einde van de oorlog was hun aantal gestegen tot 16. Op 1 mei 1956 ging de zorg voor de apen over van de Royal Artillery naar de Gibraltar Defence Force (tegenwoordig het Gibraltar Regiment) en in 1959 stierf 'Gunner', de laatste van de 'Churchill apen' uit Noord-Afrika, op 17-jarige leeftijd. Ook vandaag neemt het leger zijn apenzaken serieus en de geboorte en dood van een aap wordt officieel bekend gemaakt in de Order van de vesting en de naam van iedere baby moet officieel worden goedgekeurd door de Gouverneur.



Boven: VE-day in Gibraltar. Een enthousiaste menigte verzamelt zich bij Alameda Gardens (IWM). Onder: De 'Assembly Rooms' op de achtergrond werden later afgebroken voor de bouw van het Queens bioscooptheater. Het terrein op de voorgrond is nu een parkeerplaats genaamd Grand Parade. De kabelbaan naar Signal Hill, die in 1964 werd aangelegd, begint hier.





De Italiaanse onderzeese aanvallen op Gibraltar

Op 10 juni 1940 verklaarde Italië de oorlog aan Groot-Brittannië en Frankrijk; twee maanden later werd capitano di corvette Prins Junio Valerio Borghese benoemd tot commandant van de onderzeeboot *Scirè*. De *Scirè* was een duikboot van 620 ton van het type mediterranea, waaraan toen speciale modificaties werden aangebracht in de marinebasis La Spezia aan de noordwest kust van Italië. De onderzeeër werd, samen met het zusterschip *Gondar*, omgebouwd voor transport van aanvalvaartuigen en drie stalen cilindres werden op het dek gemonteerd om twee-persoons menselijke torpedo's te vervoeren (SLC's), die door de Italianen 'Maiali' (varkens) werden genoemd, omdat ze er uitzagen als een zwemmend varken. Deze dekcynders zouden onder druk worden gezet terwijl de torpedo's dicht bij hun bestemming werden gebracht. Daar liet men de cilindres vollopen met water zodat de wapens onderwater losgelaten konden worden, waarna deze op eigen kracht naar hun doel werden gebracht door de twee 'wagenmannen' die schrijlings op de torpedo zaten. Elke SLC

had een afneembare explosieve kop van 300 kg. Van de *Scirè* zelf werd het kanon verwijderd en de commandotoren lager gemaakt om de hoogte van het schip boven waterlijn te verminderen. Ter camouflage werd de onderzeeër lichtgroen geschilderd met daaroverheen in een donkerde tint de contouren van een treiler die de andere kant opvoer. Prins Borghese schreef dat 'het het vreemdste ding te water was. . . op een bepaalde afstand leek het niet op een onderzeeboot, zelfs niet op een schip; het zou voor een lichter of een sloep kunnen worden gehouden'.

De eerste operatie voor de verbouwde duikboten was een dubbele aanval op de twee Britse marinebases in de Middellandse Zee, Alexandrië en Gibraltar. Terwijl de *Gondar* oostwaarts ging naar het eerste doel, verliet de *Scirè* La Spezia op 24 september 1940, om naar Gibraltar te varen voor operatie (B.G.I.) Aan boord waren drie SLC's met hun bemanningen en een reserve-bemanning. Het voornaamste team werd gecommandeerd door de bekende capitano del genio navale Teseo Tesei,

die later zou sneuvelen bij de aanval op de haven van Valletta op Malta in juli 1941. Op 29 september, toen de duikboot op 50 mijl van zijn doel was, werd echter van het Italiaanse Marine Commando bevel ontvangen terug te keren omdat volgens verkregen informatie de haven van Gibraltar leeg was.

De volgende maand werd een nieuwe aanval (B.G.2) voorbereid en de *Scirè* verliet op 21 oktober La Spezia met als doel Gibraltar. Op 30 oktober om 01.30 uur nadat hij moeizaam door de onderzeese stromen rond de Straat had gevaren, legde de

Boven: De onbeschermden koopvaardisschepen op de rede in de Baai van Algeciras waren verleidelijke doelen voor de Italiaanse torpedo's. Het lanceringspunt voor de Scire lag bij de monding van de Guadarranque, in de verte zichtbaar bij het dal in de heuvels (IWM). Onder: 'Droog' oefenen op een Italiaanse 'maiali' – een twee-mans torpedo.





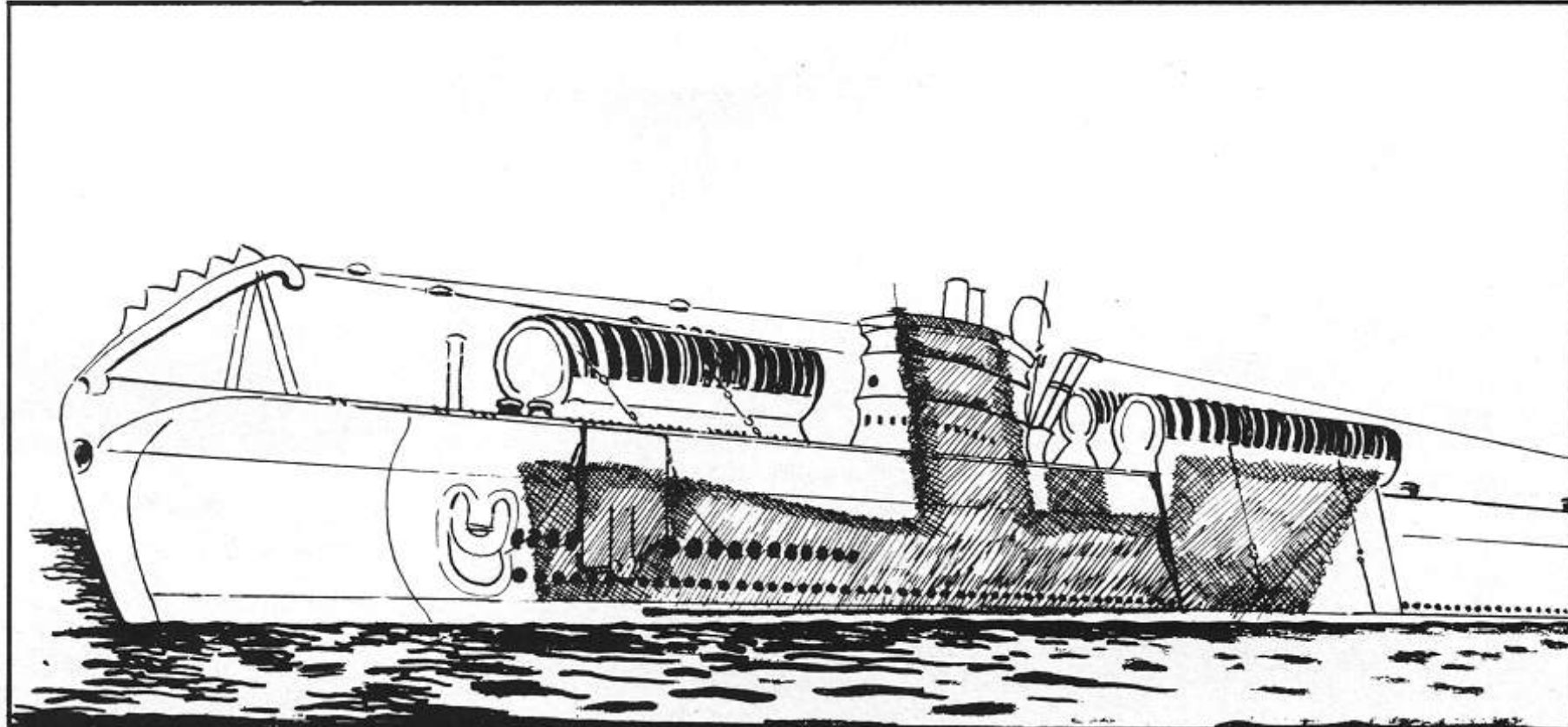
Prins Junio Valerio Borghese.

onderzeeër aan in de baai van Algeciras op een diepte van 15 meter, 350 meter van de monding van de rivier de Guadarranque. Het Italiaanse Marinehoofdkwartier te Rome seinde dat er twee Britse oorlogsschepen voor anker lagen in de haven en om 02.00 uur gingen drie bemanningen op hun SLC torpedo's ten aanval. Toen begonnen de moeilijkheden en alle drie de SLC's kregen problemen. De eerste torpedo werd bestuurd door tenente di vascello Luigi Durand De La Penne en secondo capo palombaro Emilio Bianchi. Bij het boven water komen bleek het kompas vast te zitten en binnen 20 minuten stopte de motor na een kleine explosie. Het 'varken' was nu onbestuurbaar en zonk naar de bodem tot een diepte die de la Penne later schatte op 40 meter. De druk ging eraf en de SLC stroomde vol. De twee bemanningsleden verlieten nadat ze tevergeefs hadden geprobeerd de pompen te gebruiken de torpedo, en zwommen naar de Spaanse kust die ze om 05.30 uur bereikten. Daar werden ze opgevangen, volgens plan, door een Italiaanse agent en waren spoedig terug in Italië.

De tweede SLC (capitano del genio navale Tesei en sergente palombaro Alcide Pedretti) slaagde erin de met zoeklichten uitgeruste patrouilleboten te ontwijken en bereikte de noordelijke haveningang rond 05.00 uur. Toen Tesei zijn zuurstofapparaat echter wilde gebruiken, ontdekte hij dat dit vol met water zat en ook de reserveapparatuur was onbruikbaar. Pedretti had eveneens slecht functionerende apparaten en, zonder de middelen om de haven onder water binnen te komen, besloot Tesei de aanval te staken. Zij maakten de kop los en bereikten Spanje even na 07.00 uur, waarna ze hun duikpakken vernietigden en de SLC weer terug de zee op stuurden. Ook zij werden opgevangen door een Italiaanse spion die hen naar Italië kon brengen.

De derde groep van tenente di vascello Gino Birindelli en secondo capo palombaro Damos Paccagnini had meer succes, hoewel de snelheid en wendbaarheid van de SLC zeer werd bemoeilijkt door water in de accu. Desondanks slaagden zij erin de haven binnen te gaan en de **Barham** tot op 70 meter te naderen. Daar raakte de torpedo vast op de bodem en omdat de zuurstof voorraad van Paccagnini uitgeput, en zijn eigen voorraad ook bijna op was, besloot Birindelli de poging dichtbij het schip te komen op te geven. Hij zette de tijd klok van de explosieven en begon naar de Spaanse kust te zwemmen. Na 200 meter kreeg Birindelli kramp en moest hij aan land klimmen op de Commercial Mole. Nadat hij had geprobeerd zich te verstoppen op een klein schip werd hij ontdekt, ondervraagd en gearresteerd, Paccagnini werd tijdens de ochtend ook uit zee opgepikt.

De explosie in de morgen van 30 oktober maakte de Britse autoriteiten attent op de bijna geslaagde Italiaanse operatie en de gebruikte middelen voor de aanval werden duidelijk toen Tesei's rondvarende SLC op de Spaanse kust in de buurt van de Rots strandde. Vanaf dat moment werden regel-



De *Scire* na de verbouwing met de ongebruikelijke camouflage die voor de nieuwe rol was aangebracht.

matig in de haven en op de rede (die werd gebruikt als ankerplaatsen om konvooien te verzamelen) explosieve ladingen afgeworpen als voorzorgsmaatregel tegen verdere onderzeeëse aanvallen. De Italianen gingen ervan uit dat de veilige terugkeer van twee bemanningen betekende dat de oorzaak van het mislukken van de actie nauwkeurig kon worden nagegaan en de fouten in het materiaal konden worden verbeterd.

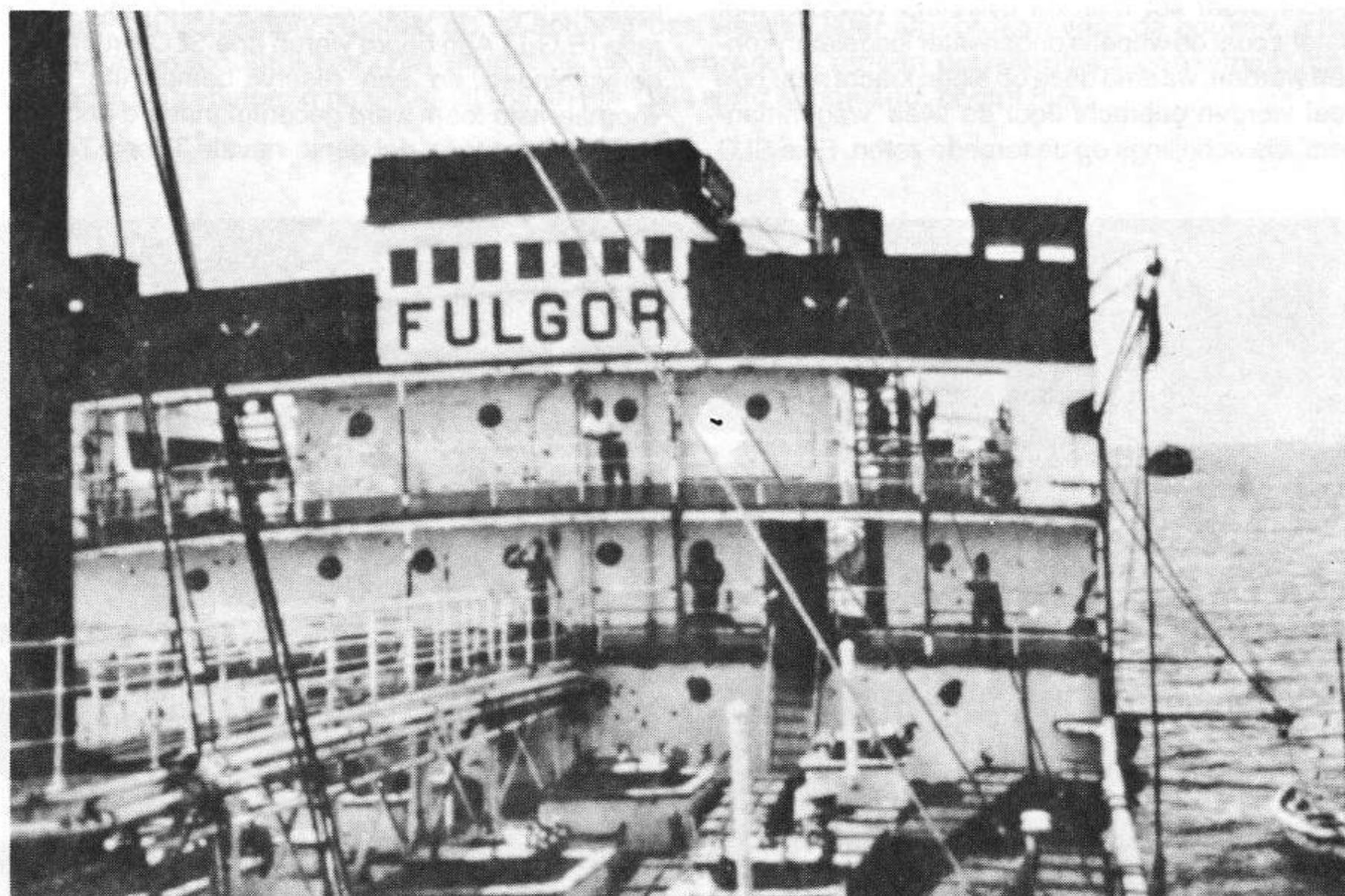
Op 15 maart 1941 kreeg de speciale eenheid de naam Tiende Lichte Flottielje. Zij werd verdeeld in een oppervlakte en een onderwater divisie. Prins Borghese werd commandant van de laatste. Ook werd er nu een nieuwe procedure gevolgd om de SLC bemanningen beter uitgerust bij hun bestemming te krijgen, opdat een succesvolle aanval meer kans zou krijgen. Terwijl ze vroeger naar het lanceringspunt werden gebracht in de weinig ruimte biedende moederonderzeeër, werden ze nu naar Cadiz, op de Spaanse Atlantische kust, gevlogen voor een rendezvous met de *Scire*. Daar lag in de haven de Italiaanse tanker **Fulgor**, die aan het begin van de oorlog door de Spanjaarden was geïnterneerd. Dit was een ideale voorraadbasis voor toekomstige operaties. De tanker werd geruisloos voorzien van levensmiddelen en voorraden, zowel door de *Scire*, die 's nachts de haven binnen voer, als door kratten met het opschrift 'machines' die over land uit Italië kwamen.

Op de avond van 24 mei gleed de *Scire* zachtjes de haven van Cadiz binnen en meerde af naast de **Fulgor**. Het schip bleef zo veel mogelijk onder water om niet op te vallen en vóór de dag was aangebroken waren de SLC bemanningen aan

boord en had de duikboot de haven verlaten voor operatie B.G.3.

Hoewel de Baai van Algeciras 's avonds al was bereikt besloot Prins Borghese het binnenvaren tot de volgende dag uit te stellen vanwege de ongunstige stromingen. Op 26 mei om 22.30 uur dook de *Scire* op in de baai, na een dag blind navigeren. Toen de duikboot 50 minuten later weer onder water ging legde hij aan bij het vorige lanceringspunt aan de mond van de rivier de Guadarranque. De Italiaanse inlichtingendienst meldde dat de haven leeg was en dat daarom koopvaardij schepen op de rede moesten worden aangevallen.

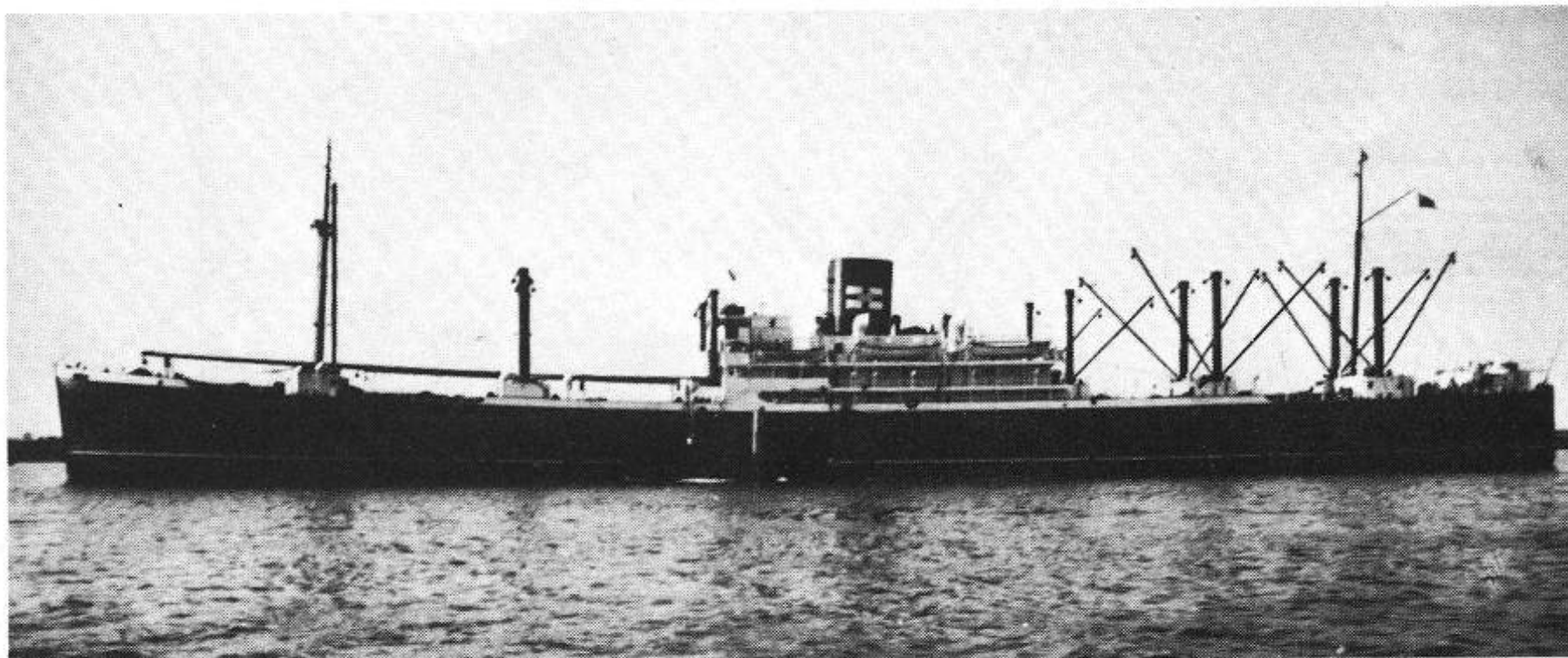
De motor van een van de SLC's weigerde te starten en deze werd daarom in diep water verzonken, nadat de kop eraf was gehaald en aan een van de twee overige 'varkens' was bevestigd. De bemanningsleden voegden zich bij de andere SLC's zodat er driemans teams ontstonden. Opschoon wel schepen konden worden benaderd door de beide bemanningen, verdwenen echter alle explosieve in de diepte, toen werd geprobeerd de koppen aan de doelen te bevestigen. Twee bemanningsleden hadden ook nog moeilijkheden met de zuurstofapparatuur (één man raakte bewusteloos), maar alle zes slaagden zij erin de Spaanse kust te bereiken waar ze weer werden opgevangen door een Italiaanse agent. Ze werden onmiddellijk naar de villa gereden, waar een vliegtuig wachtte om hen terug naar Italië te vliegen. Hoewel de operatie wederom was mislukt, berichtte Prins Borghese dat het een levensechte training was geweest voor de bemanningen en het systeem via de **Fulgor** was succesvol gebleken, evenals het evacueren van de man-



De tanker *Fulgor* in Cadiz, waar hij werd gebruikt als bevoorradingschip voor de *Scire*.

nen onder de ogen van de Spaanse en Britse autoriteiten. Aangezien deze laatste nog steeds niets wisten van de aanval bleef een hernieuwde poging om de Britse verdediging te verrassen mogelijk. Pas tijdens de vierde aanval van de *Scirè* op Gibraltar (B.G.4) in september slaagden de torpedo's erin slachtoffers te maken. Op dezelfde wijze als tijdens de actie in mei stuurde de *Scirè* de drie SLC's weg op 20 september om 01.00 uur vanaf de mond van de Guadarranque. Een uur eerder had de Italiaanse Marine Inlichtingendienst een overvloed van doelen doorgegeven: 'ligging van de schepen in de haven om 12.00 uur op de 19de. Aan Pier I, een slagschip; op ankerplaats No. 27, een vliegdekschip; op ankerplaats No. 5, een kruiser; op ankerplaats No. 11, een tweede kruiser, daarnaast zeven tankers en drie torpedojagers in de haven. Eén torpedo jager in dok. Een konvooi van 17 stoomschepen op de rede'.

De verdedigers van de haven lieten al iedere nacht dieptebommen ontploffen en het geluid en de schokgolf daarvan werden gevoeld door alle bemanningen onder water. De eerste SLC, aangevoerd door tenete di vascello Amedeo Vesco, werd ontdekt door een patrouilleboot en daardoor gedwongen te duiken en langzaam verder te varen. Toen elke kans om de haven in het donker te bereiken verloren was gegaan, werd de kop van 300 kg. bevestigd aan de tanker *Fiona Shell* van 2198 ton. Tenete di vascello Decio Catalano, die ook was gedwongen een omweg te maken toen hij een patrouilleboot tegenkwam, maakte zijn explosieven vast aan de *Durham*, een gewapende koopvaarder van 10893 ton, die op de rede voor anker lag. Tenete di vascello Licio Visintini en sottocapo palombaro Giovanni Magro hadden het meeste succes. Zij drongen de haven binnen door de noordelijke ingang. Hoewel hun doel een kruiser was die aan de zuidkant van de haven lag, besloot Visintini, door de vele dieptebommen in hun buurt, een beladen tanker te kiezen, de *Denbydale* van 8145 ton, die aan de vrijliggende pier lag. Nadat hij zijn bom had bevestigd en de ontstekingen had afgesteld, verliet Visintini de haven en voer naar de Spaanse kust, onderwijl patrouilleboten vermijding. Hij en zijn medebemanningslid kwamen veilig aan land nadat zij de SLC hadden laten zinken. Alle drie de bemanningen werden opgevangen door hun Italiaanse contact persoon, capitano de vorvetta Pierleoni, die als dekmantel een baan bij het consulaat in Barcelona had. In een schuilplaats wachtten zij op de explosies. Rond 09.00 uur ontploften de drie ladingen punctueel achter elkaar.



De *Durham*, het tweede slachtoffer van de Italiaanse marine, beschadigd op 20 september 1941.



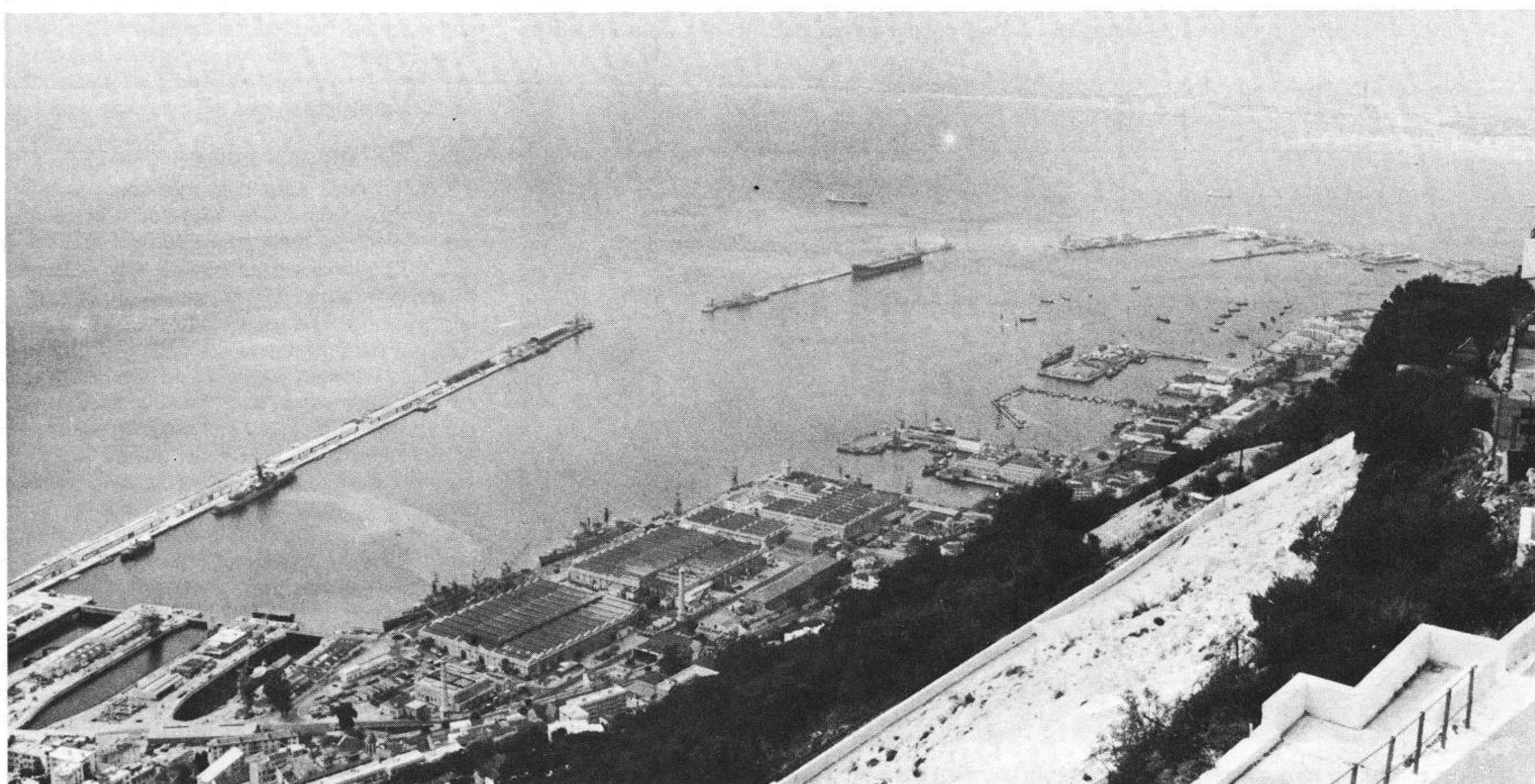
De uitreiking van de onderscheidingen aan de bemanning van de *Scirè* op 2 april 1942 in La Spezia. De onderzeeboot, links op de foto, werd op 10 augustus 1942 buiten Haifa door de Britse torpedo-boot *Islay* tot zinken gebracht, toen hij zijn eerste reis maakte nadat Borghese het commando had overgedragen.

Toen Pierleoni de mannen van het strand voerde werden ze aangehouden door een Spaanse patrouille, maar, gokkend op Spaanse steun, gaf hij toe dat ze de Britten hadden aangevallen. De groep werd naar La Linea gebracht en mocht van daar via Sevilla naar Italië terugkeren.

De eerste succesvolle aanval op Gibraltar had 20.000 ton aan schepen vernietigd. De *Fiona Shell* was gezonken en van de *Denbydale* was slechts een smerig wrak over, dat niet geschikt was om te worden opgekalefaterd. De *Durham* werd de haven

binnengebracht, voordat hij een jaar later naar Engeland werd gesleept voor herstel. Nu bewezen was dat de Britse verdediging van de haven te doorbreken was, was Licio Visintini een held en alle

De haven van Gibraltar, juli 1977. Ten ente di vascello Licio Visintini drong op 20 september 1941 de haven binnen via de noordelijke ingang en beschadigde de *Denbydale*, die lag afge-meerd waar thans de tanker ligt aan de vrijliggende pier.



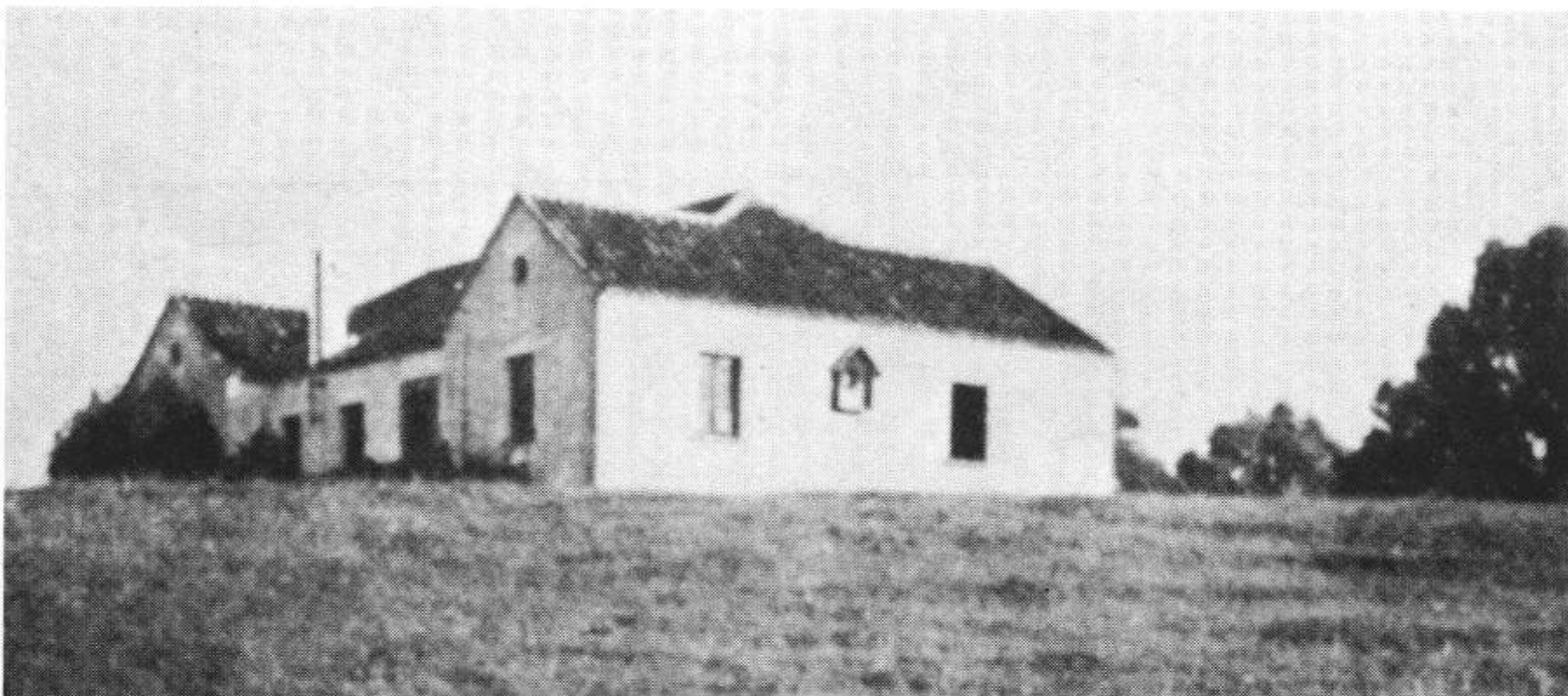
bemanningsleden kregen de Zilveren Medaille voor dapperheid in oorlogstijd. De volledige bemanning van de *Scirè* werd onderscheiden en Prins Borghese werd bevorderd tot commandante. Koning Emmanuel reisde naar het trainingskamp in San Rossore om de groep persoonlijk te ontmoeten en te feliciteren.

Hoewel de aanval een groot succes was geweest, was het wel het enige wat twee jaar inspanning had opgeleverd, er werd daarom een uitgebreid onderzoek naar de vier *Scirè* acties ingesteld. Men realiseerde zich dat 22 van de 24 bemanningsleden, die uit de Baai van Algeciras waren vertrokken veilig naar Italië waren teruggekeerd. Als het zo makkelijk was de Spaanse kust na iedere operatie te bereiken, zou het dan niet even eenvoudig zijn om Gibraltar vanaf de kust te bereiken? De moederonderzeeboot, zo redeneerde men, kon slechts een beperkt aantal acties ondernemen en tijdens elke actie slechts drie torpedo's vervoeren. In verband met de vereiste duisternis kon de duikboot van laat in het voorjaar tot vroeg in de herfst niet dichtbij genoeg komen. Het binnengaan van de versterkte haven was nu ook niet meer nodig, omdat er dagelijks tientallen schepen voor anker lagen op de rede.

Er werd daarom voorgesteld de volgende aanval rechtstreeks vanaf het Spaanse strand te doen met kikvorsmannen die de explosieven mee zouden nemen. Een ideale basis was al gevonden door de Spaanse vrouw van een van de leden van de Tiende Lichte Flottielje in een huis aan zee te installeren, de villa Carmela die slechts 3600 meter van Gibraltar lag. Geallieerde schepen gingen voor anker op slechts 500-1000 meter van het strand. Dit was dus een uitgelezen plaats.

De eerste van deze acties nieuwe-stijl was gepland in juli 1942 (codenaam G.S.1) en een groep van twaalf man, de 'Gamma' of zwemmende aanvalsgroep, die de explosieven aan de schepen moesten bevestigen, werd via verschillende routes Spanje binnengesmokkeld. In de nacht van de 13^e op de 14^e verlieten zij de Villa, ieder voorzien van drie bommen van 2 kg, liepen de tuin door en daalden af naar het strand. Hun gezichten waren bedekt met netten met zeewier om de wachten op de schepen te misleiden als ze gezien werden bij het naderen van een schip. De kleine explosieven konden natuurlijk niet zoveel schade aanrichten als die op de SLC's en verschillende werden meegenomen door de stroom en ontploften aan de oppervlakte; desalniettemin werden vier schepen bij de aanval beschadigd, de *Meta*, de *Shuna*, de *Empire Snipe* en de *Baron Douglas*, in totaal 9546 ton. Toevallig waren de Spaanse patrouilles zeer oplettend en zeven van de terugkerende zwemmers werden gearresteerd toen zij aan land gingen, hoewel ze allemaal later Spanje werden uitgesmokkeld via de *Fuigor* in Cadix.

Ofschoon het principe van een aanval vanaf de Spaanse kust succesvol was gebleken, zou het beter zijn als het risico van arrestatie en eventueel internering kon worden vermeden. Toen in 1940 naar de Villa Carmela als onderkomen werd gezocht was men ook op het spoor gekomen van een



Boven: Villa Carmela aan de Spaanse kust, ruim drie km van Gibraltar, was de eerste vaste basis van het Tiende Lichte Flottielje. Onder: De villa was gehuurd door Signora Conchita Ramogrino ten behoeve van de Italiaanse zwemmers. Door de sluiting van de Spaanse grens konden wij de villa, die op een steenworp afstand van Gibraltar ligt, niet bezoeken.

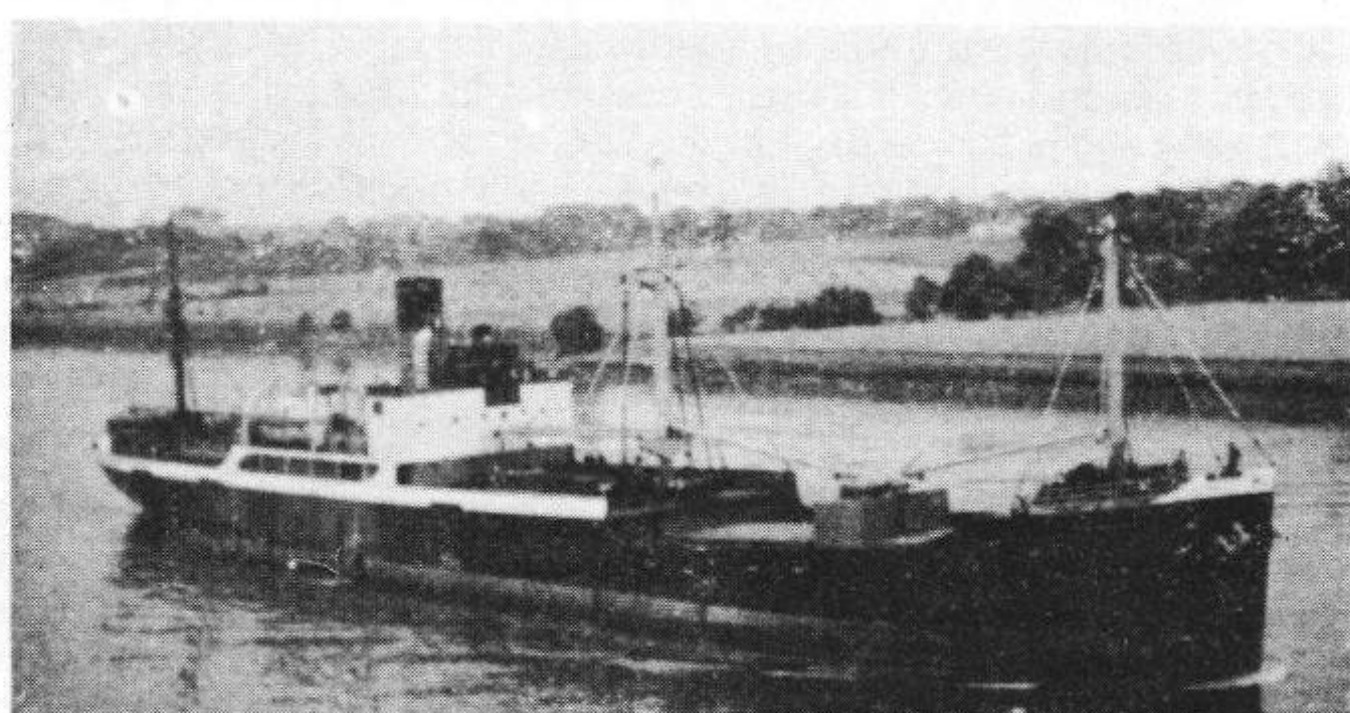
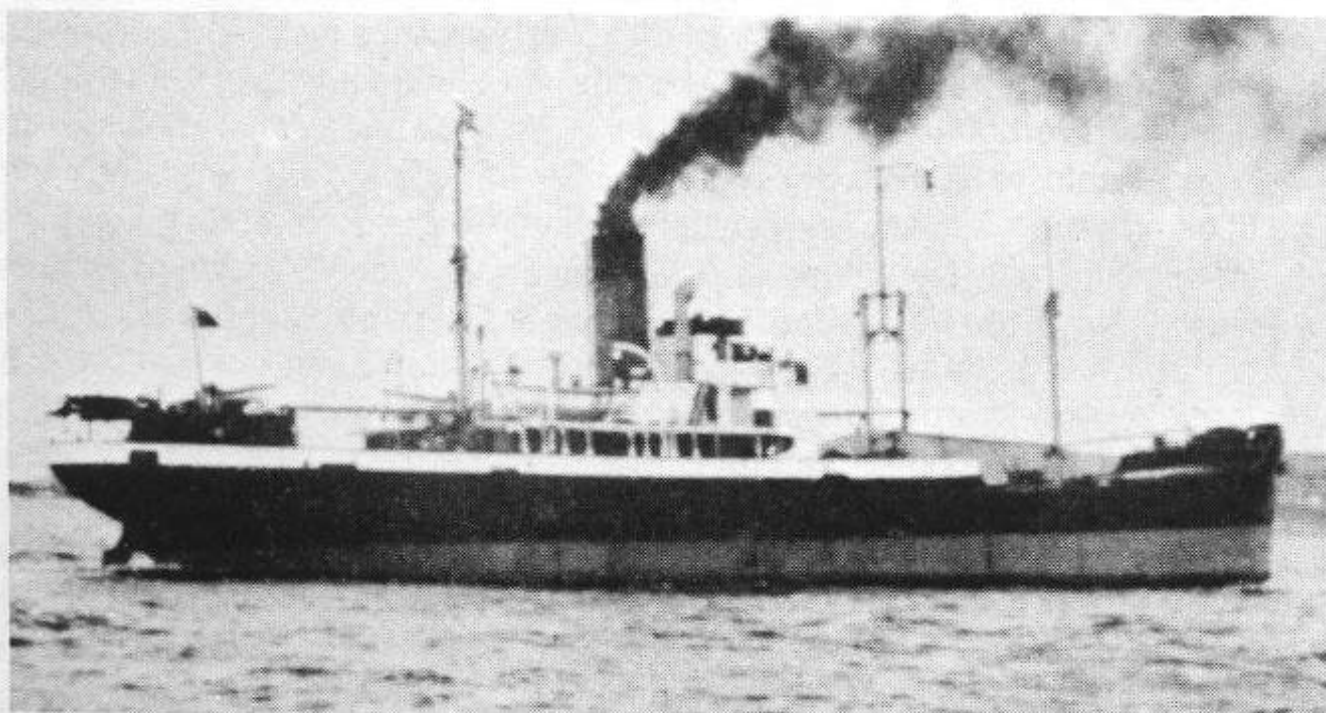


gedeeltelijk gezonken Italiaanse tanker bij Algeciras die wellicht later gebruikt zou kunnen worden. Dit schip, *Olterra* van 4995 ton, eigendom van de Genuese reder A. Zanchi, lag toevallig op de rede toen Italië de oorlog verklaarde. De kapitein bracht de tanker nadat hij instructies had gekregen over de radio, in ondiep water om te voorkomen dat het schip in Britse handen zou vallen. Prins Borghese had contact opgenomen met de eigenaar, zonder de werkelijke reden voor zijn interesse te vertellen, en deze stemde er onmiddellijk in toe een Spaanse maatschappij opdracht te geven het schip te bergen. Met een smoesje dat hij van plan was zijn schip

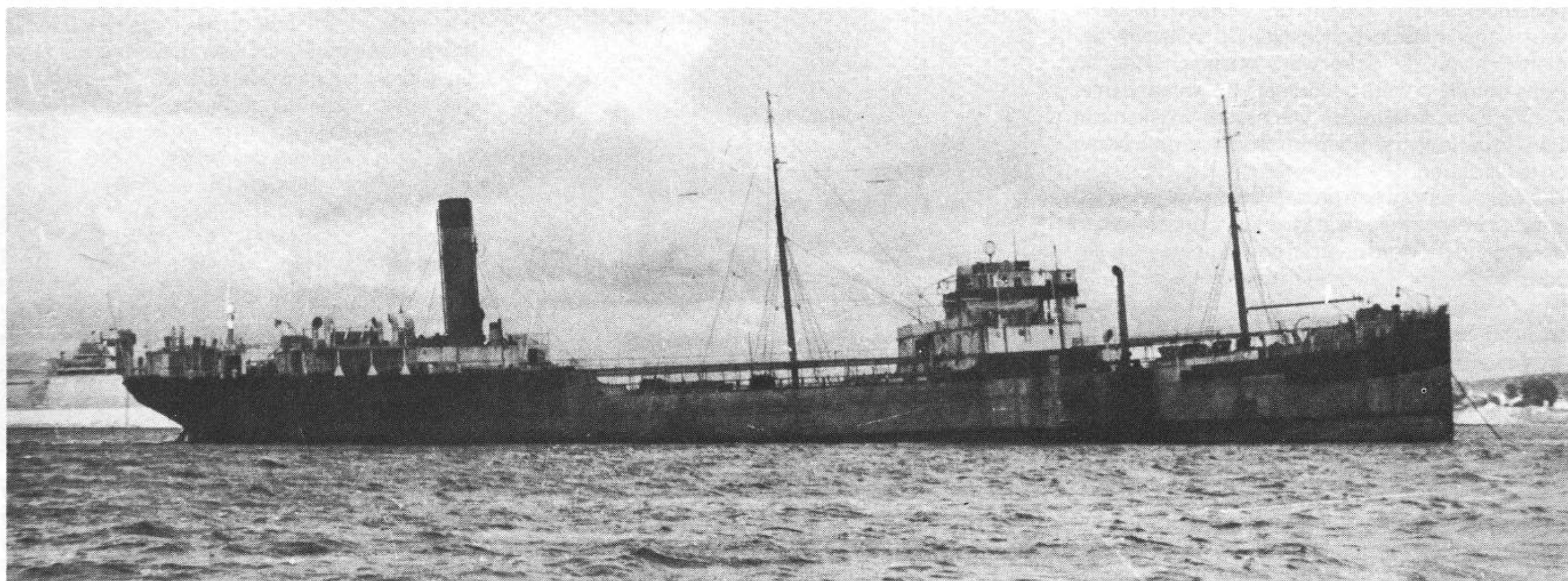
op te kalefateren om daarna over te dragen aan een Spaanse rederij, die een gunstig bod had gedaan, liet de eigenaar het schip afmeren aan het einde van de buitenste pier in de haven van Algeciras. Daar had het bijna twee jaar onder Spaans toezicht gelegen en nu was het een welkome meevaller voor de Tiende Lichte Flottielje.

Het was tenente di vascello Visitini die suggereerde dat de boot uitstekend kon worden omgebouwd tot een basis voor operaties tegen Gibraltar, dat 9.5 km. verder lag.

Visitini's plan behelsde het inrichten van een volledig uitgeruste werkplaats in het ruim van de *Ol-*



Slachtoffers van de duikers uit de Villa Carmela: (links) de *Meta* en (rechts) de *Shuna*, elk van 1.575 ton (R. J. Scott en T. Rayner).



Boven: Het twintigste eeuwse Paard van Troje. De Olterra voor anker en (onder) een close-up van de boeb met het onderwaterluik (F. W. Goldsworthy).

terra om de torpedo's in elkaar te zetten en te testen, alsmede het plaatsen van een generator om de accu's van de SLC's op te laden. Onder Visintini's aanwijzingen sneden de Italianen een 7.5 m lang stuk uit het waterdichte schot dat het boegcompartiment scheidde van een klein ladingsruim en hingen dat op als een luifel. Ze vertelde de Spanjaarden dat ze de stuwruimen moesten schoonmaken, maar pompten de voorste ruimen leeg tot de boeg uit het water rees. Op een vroege morgen, toen de wachtposten ladderzat in een sloep lagen te slapen, maakten ze een deur van 1.20 m in de romp van het schip naar het boegcompartiment, 1.80 m onder de normale waterlijn. De deur scharnierde naar binnen en het werk was zo netjes gedaan dat alleen een duiker het zou hebben ontdekt. Toen het schip weer normaal was gestuwd, liep het boegcompartiment onder, maar het ruim bleef droog. Er werd een geheime deur gemaakt van het kwartier van de menschen naar het ruim. 's Nachts werd er gewerkt en overdag werd de luifel dicht gedaan en de kieren gevuld met stopverf. Een plotselinge zoekactie zou niets hebben opgeleverd. De menselijke torpedo's werden met katrollen in het boeg compartiment opgehangen en op de aanvalsnacht te water gelaten om via de deur in de romp het schip te verlaten, hun werk te doen en ongemerkt weer terug te keren naar hun geheime basis. De oorspronkelijke kapitein en de hoofdmachinest van de Olterra bleven, maar de rest van de bemanning werd vervangen door leden van het Tiende Lichte Flottielje, vermoed als werklui die het schip repareerden.

Het volgende probleem was voorraden en torpedo's vanuit Italië naar het schip te krijgen. Er kon niet worden vertrouwd op de Spanjaarden, omdat geheimhouding van levensbelang was. Een menselijke torpedo, zonder het staartwerk en de kop, was 4.20 m lang en dus geen eenvoudige smokkelwaar. Als de Spanjaarden echt geïnteresseerd waren geweest in de 4.80 m lange kisten met ketelpijpen, die met een vrachtauto uit La Spezia via Frankrijk werden vervoerd, dan hadden zij slechts 30 cm ketelpijp aan beide zijde gevonden met daartussen een torpedo van 4.20 m. Andere kisten hadden het opschrift 'machines' en de Spaanse douane stak inderdaad een peilstok in de 'olievaten', bestemd voor het Italiaanse consulaat. Deze lieten duidelijk olie zien, want er was voor gezorgd dat het peilgat nergens boven de explosieve ladingen van 300 kg lag. De contactman van capitano di corvette Pierleoni bij de douane zorgde ervoor dat niemand de vrachtwagens al te goed controleerde om te voorkomen dat de geheime ruimtes werden ontdekt waarin de stuurinrichting en het mechaniek van de torpedo's werden vervoerd.

Hoewel de Italianen daar niets van wisten, hield de Britse Inlichtingendienst op de Rots de Olterra sinds die weer vlot was nauwkeurig in het oog. Voorts was er een dossier over het schip geopend. De observatiepost van het Britse leger, meer dan



300 meter hoog op de Rots, had orders het constant in het oog te houden en overdag misten de sterke verrekijkers slechts weinig. Er was een theorie dat de boot, van nut moest zijn voor een of andere autoriteit, want anders hadden de Spanjaarden het schip weer in beslag genomen voor hun eigen uitgedunde koopvaardijvloot. Anderen geloofden dat de Olterra zo oud en onzeewaardig was dat hij alleen van nut kon zijn als een vaste observatiepost, maar aangezien er aan boord geen tekenen van activiteit te bespeuren waren, was deze theorie dubieus.

Toen de aanvallen op de Britse schepen waren begonnen, had de Britse ambassadeur in Madrid, Sir Samuel Hoare, bij de Spaanse autoriteiten geprotesteerd omdat de aanvallen er op wezen dat Spanje zijn neutraliteit schond of op zijn minst oogluikend de activiteiten toeliet. De berichten over mannen die aan de kust van de baai (een verboden militair gebied) per auto werden opgehaald, wezen op Spaanse medeplichtigheid in de affaire.

Toen midden 1942 voor het eerst activiteiten werden waargenomen rond de Olterra, veranderde de situatie op dramatische wijze. Een Spitfire nam foto's boven Algeciras, hoog genoeg om geen argwaan te wekken en hoewel er niets alarmerends op de foto's stond, werd er de volgende dag nog een vlucht gemaakt, ofschoon het schip nog steeds rustig leek, was er op een paar foto's een zwembad te zien in de tuin van een huis in een buitenwijk van Algeciras. Daar stonden een paar mannen rond een sigaervormig object. Foto's, die de volgende dag waren genomen, toonden het ding zelfs in het

zwembad, maar op de Olterra was nog geen teken van leven te zien. De gehele nacht werd het schip voorzichtig geobserveerd en de volgende dag meldde de waarnemer dat er materieel waaronder een lang object, aan boord was gebracht. Een nieuwe fotoverkenningvlucht toonde aan dat het ding niet langer in het zwembad lag waardoor het aannemelijker werd dat het aan boord van de Olterra was gebracht. Er werd toen een bericht ontvangen van een Britse informant bij de Frans-Spaanse grens, die meldde dat een Italiaanse militaire vrachtauto de grens was gepasseerd met een groot object onder een dekzeil. Het voertuig mocht de grens van Spaanse douane ongehinderd passeren.

De Royal Navy in Gibraltar had intussen ook niet stil gezeten. Met onregelmatige tussenpozen beschenen zoeklichten de toegangswegen tot de haven; er waren patrouilles in de haven en de baai en rond de ingang werden om de paar minuten kleine explosieven in het water gegooit, die sterk genoeg waren om iedereen onder water te doden of te verdoven. Veel koopvaardijschepen lagen nu ook binnen de bescherming van de haven. De belangrijkste verdedigingsmaatregel was de oprichting van de Gibraltar marine duikersgroep, waarvan de leden net zo veel toewijding, uithoudingsvermogen en moed toonden als hun Italiaanse tegenstanders. De leiders van de groep waren luitenant William Bailey, en luitenant Lionel 'Buster' Crabb, twee mijnoprulings-officieren, die de onderkant moesten onderzoeken van die schepen die uit Spaanse havens kwamen en ook regelmatig 's nachts

moesten onderzoeken die in de baai voor anker lagen.

Terwijl de verbouwing van de *Olterra* in het geheim voortging, werd er een tweede operatie gepland vanuit de Villa Carmela (G.S.2) in de nacht van 14 op 15 september, maar door de verhoogde Britse waakzaamheid konden de Italiaanse zwimmers die nacht maar één schip tot zinken brengen, de *Ravens Point*.

Drie maanden later was de *Olterra* klaar voor gebruik en de eerste operatie (B.G.5) werd vastgesteld op 6 december. Visintini kon zijn geluk nauwelijks op toen op de avond van de 5e, het indrukwekkende marinesquadron van Force H in Gibraltar arriveerde. Het bestond uit de slagschepen *Nelson* en *Renown*, de vliegdekschepen *Furious* en *Formidable* met een groot aantal kleinere schepen. Door deze verleidelijke doelen stelde tenente di vascello Visintini zijn aanval een dag uit om alle drie de SLC's nog eens grondig na te kijken.

Hij was van plan de aanval op de *Nelson* zelf te leiden, de *Formidable* was voor guardiamarina Girolamo Manisco, terwijl sotto tenente armi navale Vittorio Cella naar de *Furious* zou gaan. Toen de bemanningen die avond de *Olterra* verlieten door het luik voor hun debuut, zwaaiden de Britse zoeklichten constant heen en weer en om de drie minuten werden er explosieven in het water gegooid. Netten versperden de toegang tot de haven (er was ook prikkeldraad verzonken bij de haveningangen) en kanonnen dekten beide toegangen. Onverschrokken ging Visintini door, met als enig resultaat dat hij werd getroffen door een van de ontplofende granaten toen hij de haven naderde. Zowel hij als het andere bemanningslid Giovanni Magro, werden onmiddellijk gedood.

Manisco's SLC werd ontdekt door een zoeklicht toen hij de vrijliggende pier naderde en werd toen beschoten door artillerie en machinegeweren. Manisco's moest de aanval opgeven en liet de torpedo zinken. Ze zwommen toen naar een Amerikaans stoomschip in de buurt, waar hij en sottocapo Dino Varini gevangen werden genomen.

Nu de verdediging op zijn hoede was had Cella geen enkele kans en hij keerde om en slaagde erin om, achtervolgt door vele patrouilleboten de *Olterra* te bereiken. Daar ontdekte hij dat het andere lid van zijn team, sergente Salvatore Leone, werd vermist die ergens in de baai van zijn zitplaats achterop de torpedo moest zijn verdwenen.

Binnen enkele minuten had de operatie verschrikkelijke consequenties gekregen voor de Italiaanse bemanningen; twee man waren gevangen genomen en drie werden vermist en waren vermoedelijk



Boven: Luitenant 'Buster' Crabb, die in 1955 werd vermist na inspectie van een Russisch oorlogsschip in de haven van Portsmouth (IWM).

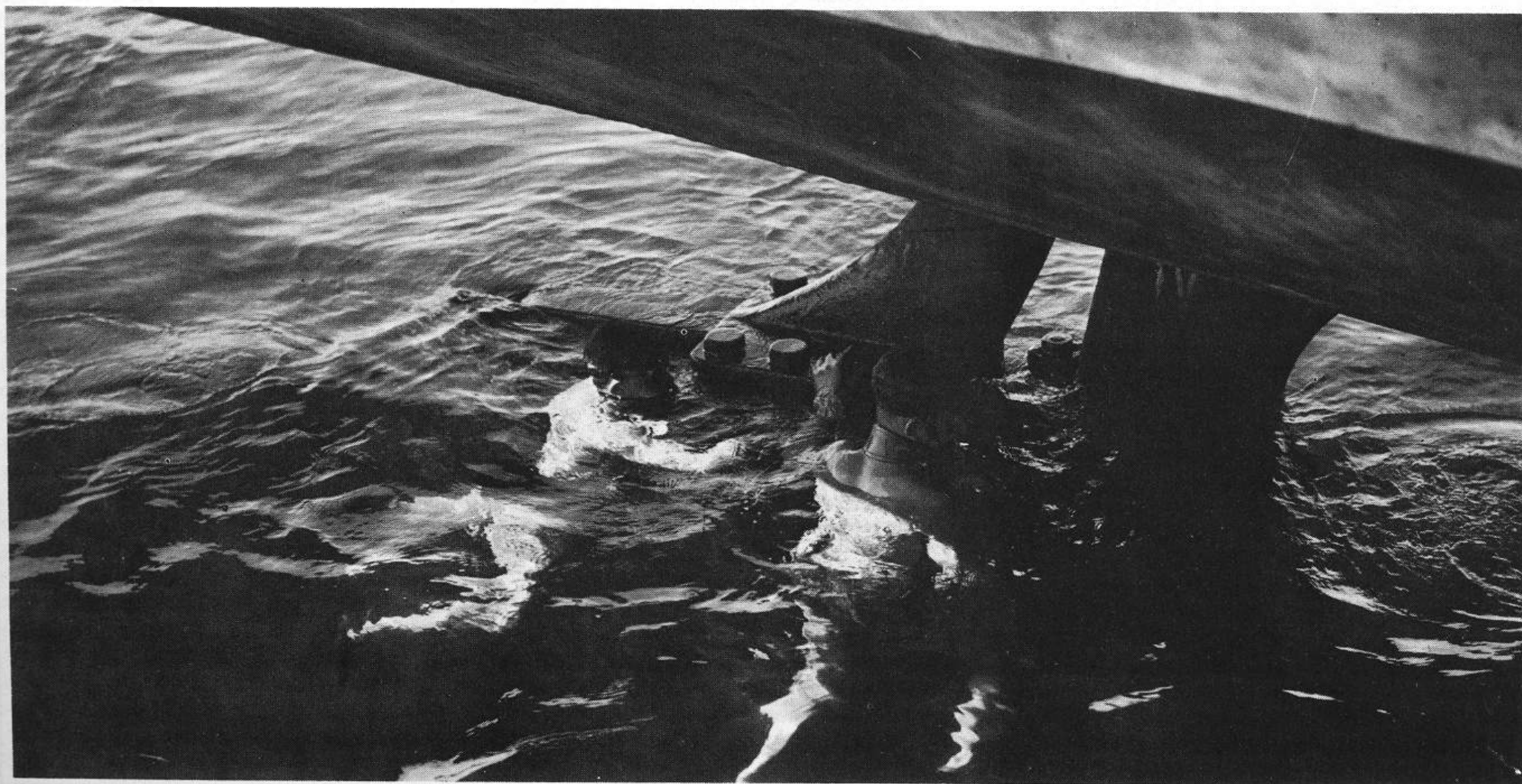
gesneuveld. Leone werd nooit gevonden, maar twee weken later werden de stoffelijke resten van Visintini en Magro uit de haven opgevist. Ze werden met militaire eer op zee begraven. Luitenant Bailey en luitenant Crabb gooiden een krans op het water. Zij hadden die nacht dienst gehad en hadden dus ook blootgestaan aan het gevaar van onderzeese schokgolven door de explosies, op het moment dat zij de rompen van de schepen in de haven inspecteerden. Luitenant Frank Godsworthy, een officier van de Britse Marine Inlichtingendienst, herinnerde zich later dat het gebaar van de Britse duikers door velen op de Rots verkeerd werd begrepen en bekritiseerd. Het officiële Britse communiqué meldde: 'Op 8 december om 02.15 uur trachtte drie Italiaanse aanvalsvaartuigen, ieder met twee man, de haven van Gibraltar binnen te dringen. Een werd ontdekt door een schildwacht, vastgehouden door het schijnsel van een zoeklicht, beschoten door de artillerie en door dieptebommen tot zinken gebracht. De bemanning werd opgepikt door een koopvaardijship dat afgemeerd lag aan de vrijlig-

gende pier en, hoewel de beide mannen behoedzaam waren met wat ze zeiden, wordt aangenomen dat uit Italië waren gekomen met de onderzeeër *Ambra*. Een tweede paar drong de haven binnen, maar kwam om als gevolg van een dieptebom, terwijl het derde paar vermoedelijk is gesneuveld voor ze de haven konden bereiken.'

Ongeschokt door het verlies van vijf man, werd de bemanning van de *Olterra* opnieuw samengesteld; vervangers arriveerden en gedurende de volgende maanden werden meer gedemonteerde torpedo's naar het schip gezonden, vermomd als reserveonderdelen. Er werd besloten zich voortaan op de koopvaardijships op de rede te concentreren, die gemakkelijker te bereiken waren, hoewel de Royal Navy ook netten ter verdediging aanlegde rond alle ankerplaatsen in de baai.

Op 8 mei 1943 werden voor de operatie B.G.6 drie SLC's met dubbele kop te water gelaten, nu onder aanvoering van capitano di corvetta Ernesto Notari. De bemanningen hadden nu twee doelen. Sotto-

Onder: Kikvormsmannen van de Britse marine onderzoeken de romp van een schip in Gibraltar. De mannen, die waren uitgerust met zuurstofapparatuur en een duikbril, en overigens alleen een zwembroek aan hadden, ontvingen extra betaling en na elke tweede duik een oorlam.

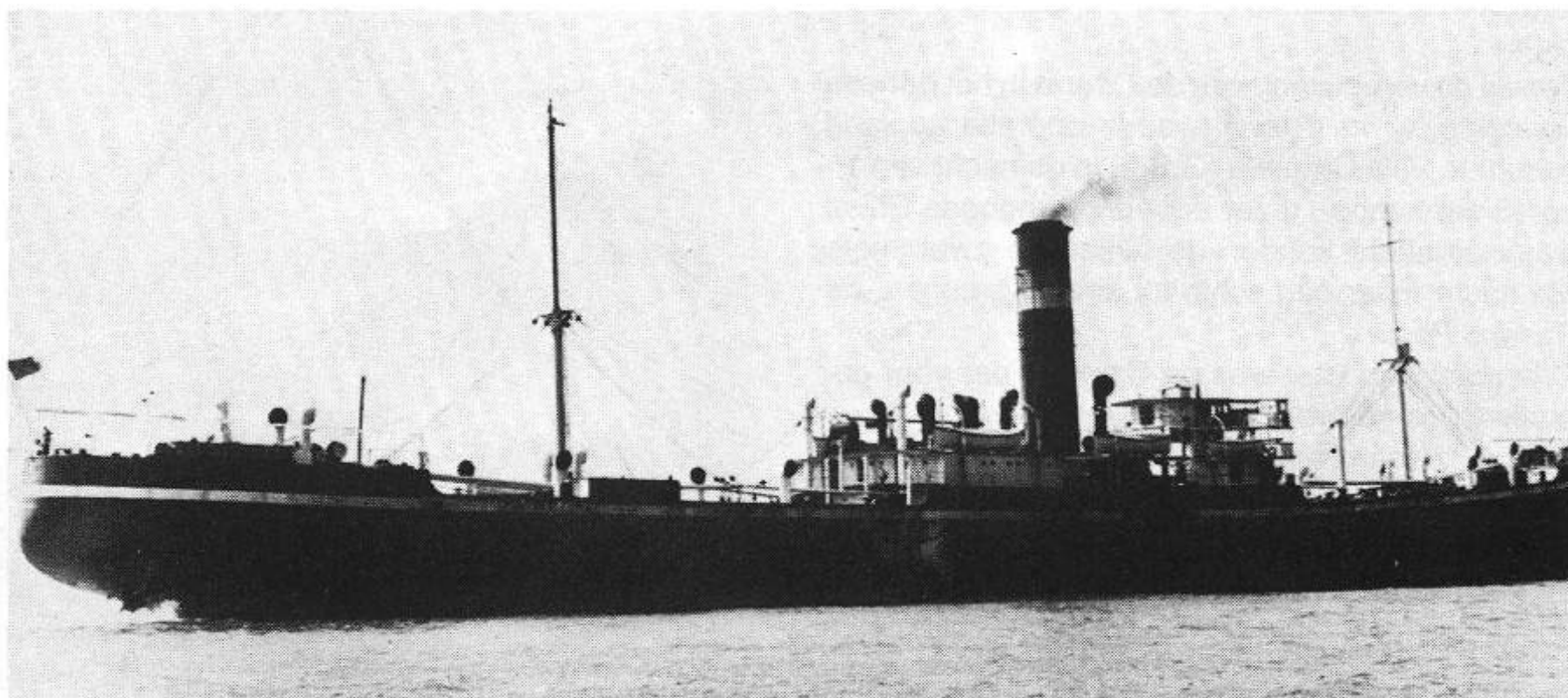


overlevende van de mislukte aanval in december, bestuurd de tweede SLC en tenente del genio navale Camillo Tadini de derde. Deze succesvolle aanval slaagde erin het Amerikaanse Libertyschip de *Pat Harrison* en het koopvaardijship *Mahsud* te beschadigen, terwijl de *Camerata* tot zinken werd gebracht. Alle bemanningsleden keerden veilig terug naar de *Oltterra*. Italiaanse spionnen legden duikerspakken op het Spaanse strand, om de vijandige inlichtingendienst te misleiden over de herkomst van de aanval.

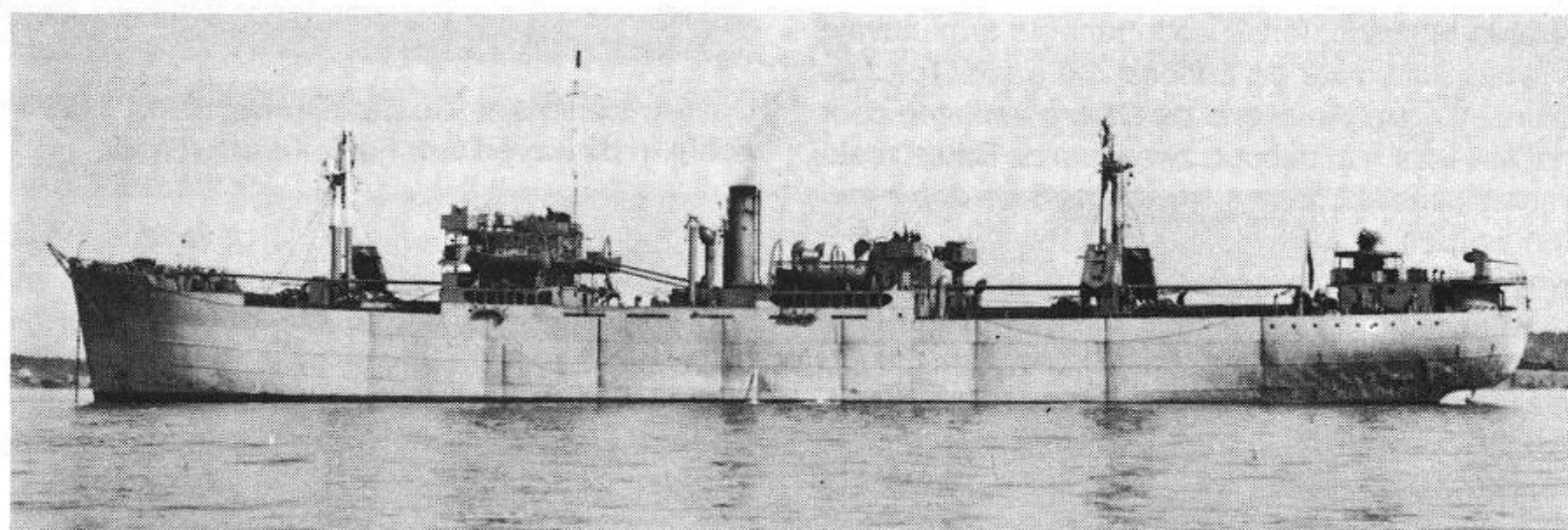
De laatste Italiaanse onderzeeaanval op Gibraltar (B.G.7) vond plaats in de nacht van 3 op 4 augustus met dezelfde drie bemanningen. Dit keer kregen ze te maken met een nieuwe Britse verdedigingsmaatregel; prikkeldraad dat langs de schepen hing en onzichtbaar was in het donker. Desondanks slaagden de teams erin explosieven te bevestigen aan drie schepen: het Amerikaanse Libertyschip *Harrison Gray Otis* van 7176 ton, de Noorse tanker *Thorshovdi* en het Britse koopvaardijship *Stanridge*. Het medebemanningslid van capitano di corvetta Notari, sottocapo palombaro Andrea Gianoli, werd per ongeluk achtergelaten en aan boord van de *Harrison Gray Otis* gehesen voorde bom ontplofte. De Italiaan was juis op een patrouillebarkas gezet die een duiker, de sergeant Bell, naar het schip had gebracht om de romp te onderzoeken toen de bom ontplofte aan de andere kant van de *Harrison Gray Otis*. De explosie sloeg een enorm gat in de machinekamer en een stuk metaal vloog dwars door het schip waar het aan stuurboordzijde weer naar buiten schoot, daarbij de matroos verwondend die Gianoli bewaakte.

Zo eindigde de laatste Italiaanse poging om Geallieerde schepen tot zinken te brengen in Gibraltar; ruim een maand later werd de wapenstilstand met de Geallieerden gesloten.

Luitenant Goldsworthy, de eerder genoemde officier van de Britse Marine Inlichtingendienst, ver-



Boven: De 7.540 ton metende *Mahsud*, die op 8 mei 1943 werd beschadigd en (onder) de *Stanridge*, het laatste koopvaardijship dat tijdens de Tweede Wereldoorlog met succes in Gibraltar werd aangevallen.

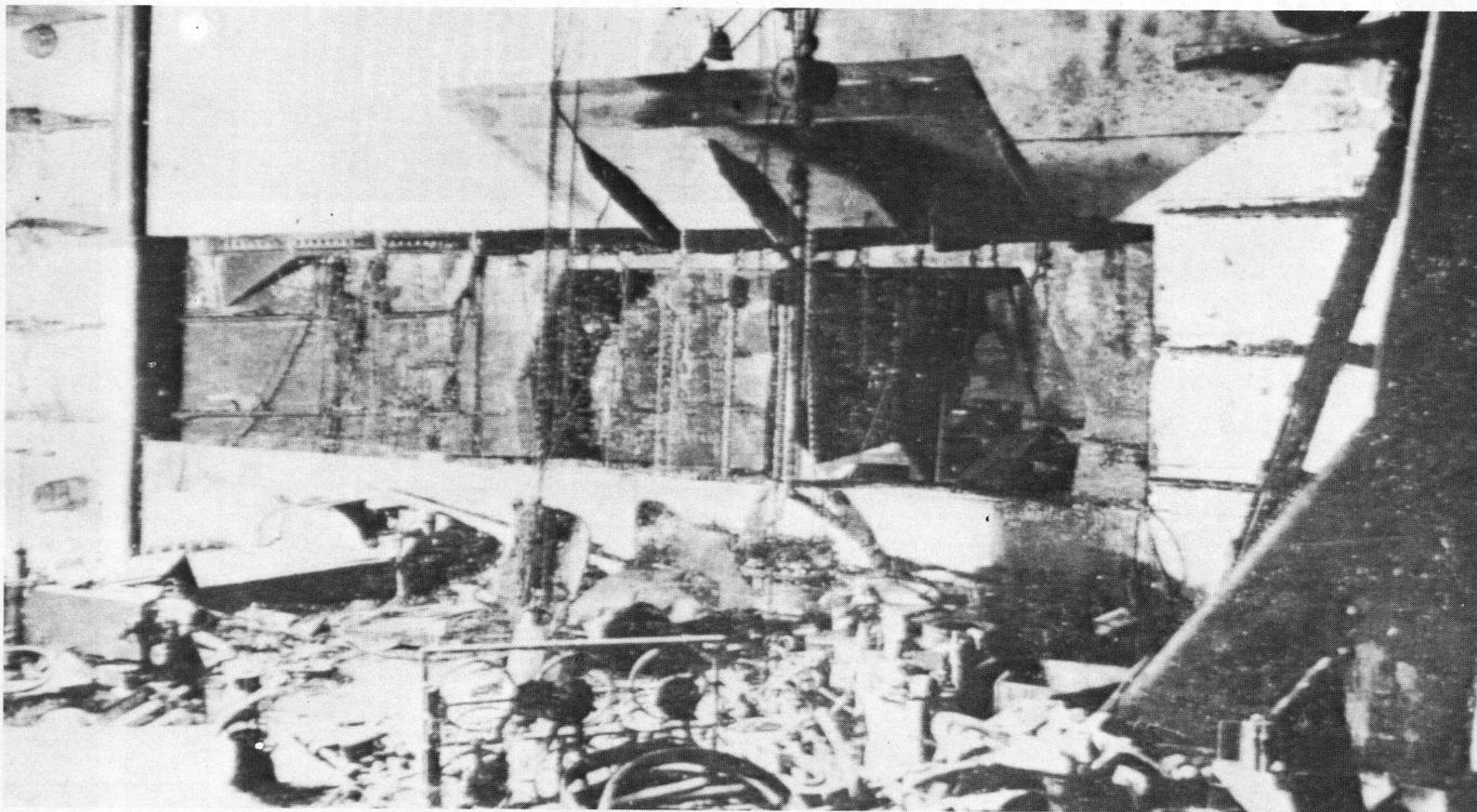


klaarde dat 'de mogelijkheid dat de *Oltterra* iets te maken had met de aanvallen van menselijke torpedo's niet over het hoofd was gezien, maar dat er nooit enig bewijs was gevonden om de werkelijke rol van het schip te onthullen of om drastische diplomatieke maatregelen te rechtvaardigen.' Hij

schreef dat 'tijdens de repatriëring van Italiaanse burgers uit Oost-Afrika, een Britse onderzeeër een Italiaanse tanker met een vrijgeleide tot zinken bracht. Na langdurig diplomatiek overleg gingen de Geallieerden er mee accoord om, als compensatie, een van de twee Italiaanse tankers die wer-

SCHEPEN DIE DOOR DE ITALIAANSE MARINE BIJ GIBRALTAR TOT ZINKEN WERDEN GEBRACHT OF WERDEN BESCHADIGD

Datum v/d aanval	Naam v/h schip	Tonnage	Soort	Rederij	Thuishaven	Bouwjaar	Lloyds	Soort actie	Opmerkingen
20.9.41	FIONA SHELL	2198	vrachtschip	Colonial Sugar Ref. Co. Ltd.	Sydney Brits	1933 Caledon S B & E Co. Ltd. Dundee	23801	Operatie B.V. 4 4e actie v/d SCIRÈ	Gezonken
	DURHAM	10893	motorschip	Federal Steam Nav. CO. Ltd.	Londen Brits	1934 Workman Clark Ltd. (1928) Belfast	22752		Beschadigd
	DENBYDALE	8145	marinetanker		Glasgow Brits	1941 Blythwood S.B. Co. Ltd.	22420		Onbruikbaar gemaakt
14.7.42	META	1575	stoomschip	Clydesdale Ship Owners Lyd.	Glasgow Brits	1930 Burntisland S&B Co. Ltd.	28543	Operatie G.S. 1 Zwemmers vanaf Villa Carmela	
	SHUNA	1575	stoomschip	Scottish Nav. Co. Ltd.	Glasgow Brits	1937 Burntisland S&B Co. Ltd.	32086		Beschadigd
	EMPIRE SNIPE (ex Texax Rangers-40 ex Lake Gaither-32)	2497	stoomschip	Ministry of War Transport	Londen Brits	1919 Manitowoo S.B. Co.	73415		Beschadigd
	BARON DOUGLAS	3899	stoomschip	Kelvin Shipping Co. Ltd.	Ardrossan Brits	1932 Lithgows Ltd. Port Glasgow	70088		Beschadigd
15.9.42	RAVENS POINT	1787	stoomschip	MacAndrews & Co Ltd.	Liverpool Brits	1918 H.&C. Grayson Ltd. Garston	81033	Operatie G.S. 2 Zwemmers vanaf Villa Carmela	Beschadigd
8.5.43	PAT HARRISON	7191	Libertyschip	United States War Shipping Administrat.	New Orleans V.S.	1942 Delta S.B. Co. Inc. New Orleans	31036	Operatie B.G. 6 2e actie vanaf de OLTERRA	
	MAHSUD	7540	stoomschip	Thos. & Jno Brocklebank Ltd. Liverp.	Liverpool Brits	1917 Russel & Co. Port Glasgow	77996		Beschadigd
	CAMERATA	4875	stoomschip	La Tunisienne Strm Nav. Co. Ltd.	Swansea Brits	1931 J. Readhead & Sons Ltd.	71000		Gezonken
4.8.43	HARRISON GRAY OTIS	7176	Libertyschip	United States War Shipping Administrat.	Los Angeles V.S.	1943 California S.B. Corp. L.A.	25465	Operatie B.V. 7 vanaf de OLTERRA	
	THORSHOVDI	9944	Walvisvaarder	A. SOdd	Sandefjord Noors	1937 Deutsche Werft 83618 A.G. Hamburg			
	STANRIDGE	5975	stoomschip	Stanhope SS Co. Ltd.	Londen Brits	1943 W. Pickersgill & Sons Ltd. Sunderland	33704		Beschadigd,



den vastgehouden in Algeciras terug te geven. Dit schip was kleiner dan de Olterra en in zo'n slechte staat dat het twee keer averij opliep voor de oostkust van Spanje. De tanker lag nog in Valencia toen de wapenstilstand werd getekend. Vanaf de Rots zagen we hem wegvaren, geëscorteerd door patrouilleboten die hem zo lang gevangen hadden gehouden. Wat zou het de Geallieerden veel ellende hebben bespaard als ze die dag beide tankers hadden laten gaan!

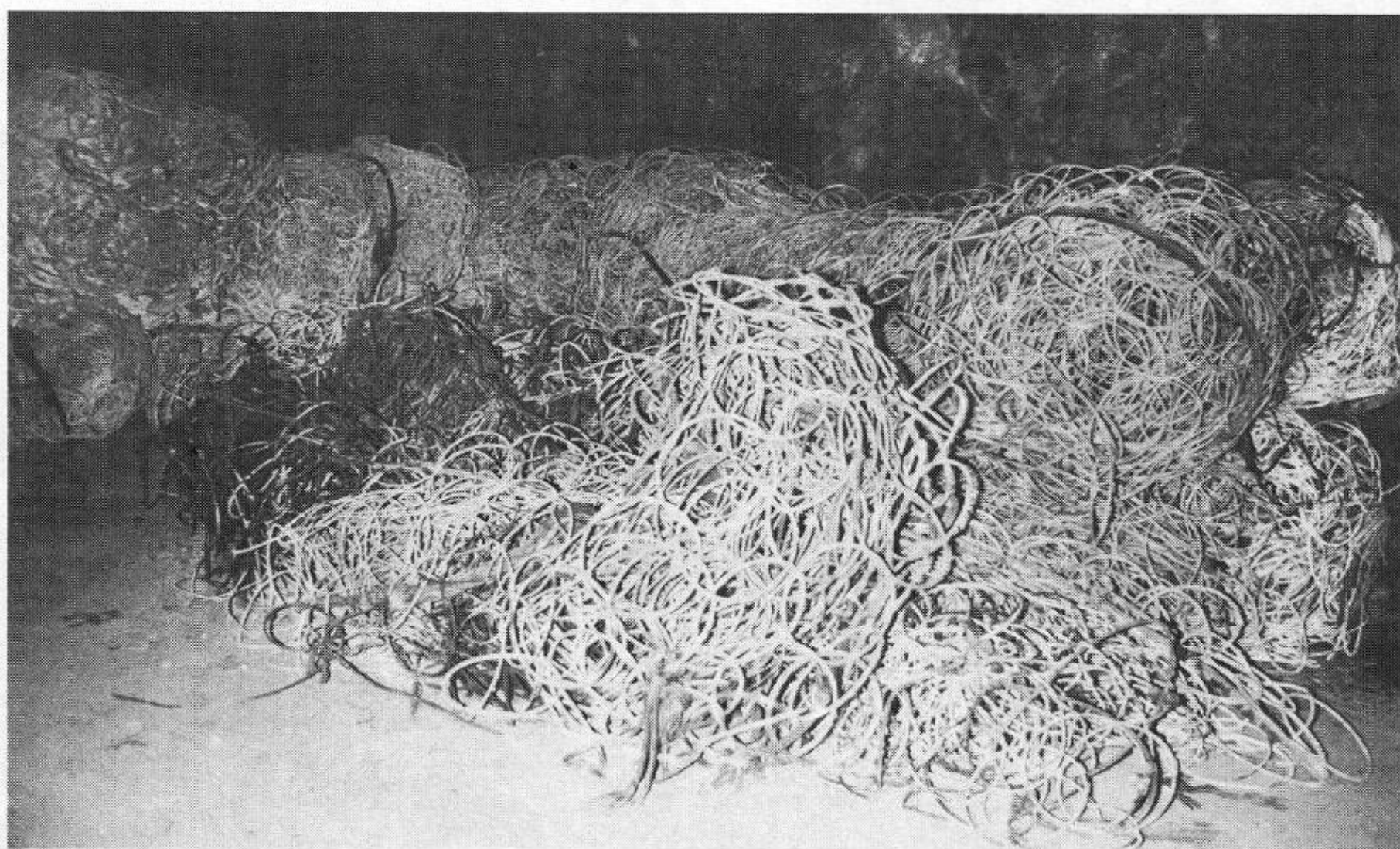
'Na de wapenstilstand,' zo legt luitenant Goldsworthy uit, 'bekende een van de Italianen de hele zaak met de Olterra aan de plaatselijke Spaanse gouverneur. Die was doodsbang dat de Geallieerden protesten op zijn nek terecht zouden komen en beval de vernietiging van het bewijsmateriaal voordat het schip werd overgedragen.

Dat was een hopeloze taak, zonder enig deskundig personeel trachtten de ambtenaren van het Italiaanse consulaat tevergeefs de torpedo's het schip uit te werken. Toen wij aan boord gingen terwijl het de baai in werd gesleept, vonden we tussen de puinhopen beneden deks twee torpedo's, die vernield waren door hun eigen explosieven, voorts één die gereed voor gebruik in de katrollen hing.

Deze laatste werd zonder aanwijzbare reden 'Emily' gedoopt en de torpedo werd het geliefde experimentele speeltuig van luitenant-ter-zee Crabb. Op de vijftiende tocht kreeg 'Emily' kuren en dook in diep water vanwaar Crabb en zijn tweede man slechts met enige moeite weer boven konden komen. 'Emily' was voorgoed verdwenen en kon ook door het Hof van Onderzoek niet meer boven water worden gehaald.'

De Olterra, die ironisch genoeg in 1913 in Newcastle door Palmers and Co. Ltd. was gebouwd, werd enige tijd een paradepaardje voor bezoevende admiraals, voordat het weer gewoon een koopvaardijship werd. Na enkele dienstjaren kwam het schip op 9 januari 1961 in Savona in Italië om gesloopt te worden. Frank Goldsworthy, tegenwoordig journalist bij de Dailey Express, verklaarde weemoedig dat 'het een onwaardig lot leek voor een schip dat meer dan enig ander vaartuig in de maritieme geschiedenis een drijvend Trojaans paard was geweest.' Wij zijn Mr. Goldsworthy dankbaar dat hij ons uit zijn collectie ter reproductie enige foto's heeft willen afstaan, waaronder de enige foto van het onderwaterluik in de Olterra die wij hebben kunnen opsporen.

Boven: Het ruim van de Olterra toen de Britse marine aan boord kwam. De pogingen van de Spanjaarden om de bewijzen voor het onwettig gebruik van het schip te vernietigen zijn duidelijk te zien. (F. W. Goldsworthy). **Onder:** Netten tegen onderzeeboten, die werden gebruikt om schepen in Gibraltar te beschermen, liggen nu opgeslagen in een ruimte naast de Great North Road-tunnel.



Luitenant-ter-zee Crabb bleef bij de Royal Navy en verdween op 12 oktober in de haven van Portsmouth, tijdens een onderwaterinspectie van een Russisch oorlogsschip dat Engeland bezocht. Het is nooit officieel erkent, maar er wordt aangenomen dat hij door de Russen gevangen is genomen, en dat het onthoofde lichaam in een duikerspak dat enige weken later uit zee werd opgevisst het zijne was.

Prins Valerio Borghese, die er niets in zag tijdens de oorlog van partij te veranderen, bleef na de Wapenstilstand actief met het trainen van Duitsers in onderwater-sabotagemethoden. Na de oorlog was hij in Italië bekend als de Zwarte Prins en hij publiceerde zijn eigen verhaal over de onderzee-aanvallen tegen de Britten onder de titel 'Decima Flottiglia Mas', dat in 1952 in het Engels werd uitgegeven als 'Sea Devils'. Hij claimt daarin dat hij in totaal 82.967 ton tot zinken heeft gebracht, maar toen wij de schepen naliepen in het Lloyds Register, kwamen wij tot een werkelijk tonnage van 68.270.

Op 8 december 1970 werd een staatsgreep ontket tegen de Italiaanse regering, waarvan de leider Prins Borghese zou zijn. De groep bezette korte tijd het arsenaal van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, terwijl 200 man zich voorbereidden om de Italiaanse radio- en televisiestations te overvallen. Anderen moesten het hoofd van de politie kidnappen en de Romeinse watervoorziening vergiften met radioactief afval.

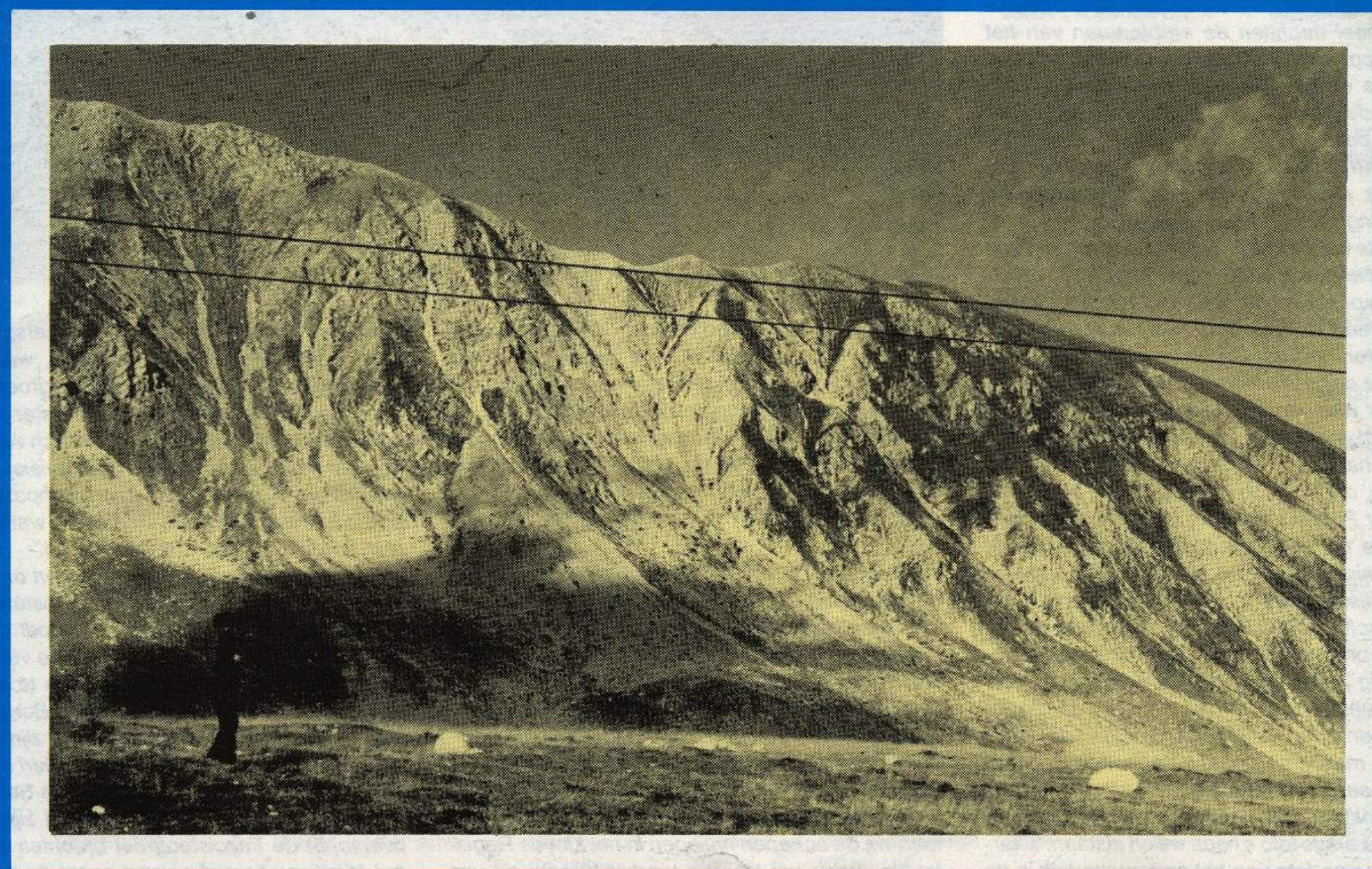
Na een jarenlang onderzoek werden er 77 Italianen beschuldigd van gewapende opstand en politieke samenzwering, hoewel op 30 mei 1977 maar 28 man terecht stonden. Vele van de verantwoordelijke leiders wisten aan arrestatie te ontkomen en doken onder, waaronder Prins Borghese die Italië verliet vlak voor de politie aan zijn deur verscheen. In ballingschap in Spanje stierf hij in 1974. De begrafenis werd gehouden in de Santa Maria Maggiore in Rome, waar velen bij zijn stoffelijk overschot de Fascistengroet brachten toen hij in het familiegraf werd gelegd naast de tombe van Paus Paulus V.

Nummer 22: De ontsnapping van Mussolini



toen, 1943 . . .

. . . en nu



Verschijnt over drie maanden